

国土交通省(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>	
	区分	分野									団体名	支障事例
5	日 地方に対する規制緩和	土木・建築	建設業法において国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類の都道府県の經由事務の廃止	国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類について都道府県知事を経由しなければならないこととされている建設業法第44条の4の規定を改正することにより、都道府県の經由事務を廃止し、国土交通大臣への許可申請書その他の書類の提出先を所管の地方整備局等に一本化することを求める。	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月数百件にも及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ・都道府県を経由して提出される国土交通大臣の経営事項審査申請書及び再申請書が毎月数十件(年間数百件)にも及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ・許可申請書及び届出書の提出先は都道府県、確認書類の提出先は地方整備局等に直接送付となっているが、申請者からは、窓口が一本化されておらず分かりにくいといった苦情がある。 ・国土交通大臣許可申請又は経営事項審査の申請にあつては登録免許税又は収入印紙を、都道府県知事許可又は経営事項審査にあつては県収入証紙を書類に貼り付けて提出することとされているが、窓口が都道府県となっていることから申請者が混同し、国土交通大臣の申請書に誤って県の収入証紙を貼りつけて提出されたケースが発生している。 ・都道府県が申請書提出後の書類審査等の進捗状況について申請者から問い合わせを受けることがあり、地方整備局に問い合わせるよう案内をしても、都道府県が関知していないことについて理解が得られなかったケースがあったなど申請者側が混同している事例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・許可申請書その他の書類の受付窓口が一本化されることで申請者にとって分かりやすくなり、また、許可申請にあつては、都道府県の進捗期間(標準処理期間30日)がなくなることで、許可決定までの審査期間の短縮化が図られ、申請者の利便の向上に繋がる。同様に、経営事項審査にあつても、都道府県の進捗期間がなくなり、審査結果の通知までの迅速化が図られ、建設業者の利便の向上に繋がる。 	建設業法第5条、第11条、第12条、第27条の26、第27条の28、第27条の29、第44条の4、建設業法施行規則第6条、第7条の2、第8条、第11条、第19条の6、第20条、第21条の2	国土交通省	神奈川県		<p><追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)></p> <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通大臣の許可申請書又は経営事項審査の申請書に、申請者が県の収入証紙を張り付けてしまった事例がある。 ○申請者が、書類審査の進捗状況について県に問い合わせることがあり、地方整備局に直接問い合わせるよう伝えていない。 ○県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月20~30件程度あり、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ○申請者の提出した書類が地方整備局に届くまでに時間が空くため、申請者は提出したつもりでいても、まだ地方整備局に届いていないことがあった。 ○受付窓口が地方整備局に一本化されることで、県からの進捗期間(標準処理期間30日)が無くなるので、許可決定までの迅速化が図られ、関係書類の地方整備局への到達も確実となり、申請者の利便向上に繋がる。 ○国土交通大臣許可及び経営事項審査の申請書等の提出先が都道府県になっていることから、申請者から都道府県に対して申請、届出に関する問い合わせがあるなど、申請者等が混同している事例がある。 ○国土交通大臣許可の申請、届出に関し、県の様式を使用しているなど、申請者等が混同している事例がある。 ○本県では郵送または窓口で受付をしているが、郵送の場合、直接所管の地方整備局に郵送する場合と比べて申請者側の負担が少なくなっている訳ではない。また、窓口での受付の場合も、都道府県が指示する場合は少なく、来庁の必要性がないことが多い。 ○従たる営業所が地方整備局付近にあるにもかかわらず、必ず主たる営業所の所在する都道府県を経由しなければならないのは申請者等にとって負担が大きいため、所管地方整備局に直接、申請書等を持っていくことができる仕組みがあつてしかるべきである。 ○当県内に本店を置く大臣許可業者は、約200社程度であるが、建設業許可・経営事項審査に係る書類の提出数は、年間数百件もあり負担が生じている。 	
10	日 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大	駐車場法施行令第7条に規定されている駐車場出入口設置に係る基準について、第2項に規定されている適用除外の項目を拡大すること。	<p>駐車場の駐車面積が500㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条第1項により、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」などについて出入口の設置が制限されている。</p> <p>長崎市においては、市内中心部の商業地などにおいて、路面電車の停留場の間隔が狭く、また、路面電車停留場については、安全地帯と定義されていることから、軌道に面した多くの区域が、駐車場出入口を設けることができない区域となっている。</p> <p>長崎市中心部の恩兼橋電停付近において、建設当時は適法で整備されたが、電停の延長が行われた結果、現在、既存不適格建築物(駐車場として使用中)となっている路外駐車場がある。</p> <p>当該駐車場においては、変更届けが必要な改良(駐車台数の変更等)又は再度路外駐車場として建替等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要件を満たさない。</p> <p>本市の路面電車の停留所においては、道路の中央に設置しているものの、車両の進入を防ぐ防護柵等が設置されており、駐車場出入口が近辺にあつたとしても、交通安全及び交通の円滑化については、確保できるものと考えている。</p> <p>また、駐車場出入口を路面電車の停留所(安全地帯)の左側に設置する場合は、反対車線からの右折入庫ができず、入庫は左折のみとなり、道路交通への影響は少ないと考えられる。</p> <p>今後、建築物の更新を計画する時点で、路面電車の停留所が支障となり、駐車場法の技術的基準を満たす面所がなく、駐車場の設置や計画自体が困難となるケースが想定される。</p> <p>それぞれの地域の事情に柔軟に対応できるよう、道路管理者及び交通管理者の意見を伺ったうえで、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」についても、駐車場法施行令第7条第2項の適用除外の対象となるよう制度の緩和が必要と考える。</p>	<p>中心市街地での商業施設等の建築物の更新の際に、自敷地での駐車場確保が容易となることで、魅力ある商業施設等の建築が可能となり、地域の活性化に資する。</p> <p>また、パーク&ライド駐車場など、電停と駐車場を近接して設置することができ、道路交通の円滑化につながる。</p>	駐車場法施行令第7条第2項	警察庁、国土交通省	長崎市			

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>	
	区分	分野									団体名	支障事例
21	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	地方自治体の裁量により健全性に応じた効果的な橋梁点検を可能とする点検手法・頻度等の弾力化・事務の簡素化	初回点検を除く近接目視点検結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならぬため、点検だけでなく補修にも人員が必要となる。また、点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全性かつ効率的な点検に支障を来す。豊田市では、約1,200件の橋梁を管理しており、年間約240件の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。例えば、初回点検を除く近接目視点検結果で健全性がⅠと判定された橋梁(笹子トンネル天井板落下事故のように第三者被害を招くような跨線橋、跨道橋を除く橋梁であり、重要度が低い橋梁)については、自然災害や地域的な気象条件など特別な事情がない場合に限り、橋梁点検全体の質が低下しない範囲内で、当該橋梁の健全性に応じて地方自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、点検手法についても近接目視以外の方法(例えば、小型無人機等での映像確認等)を取り入れることが可能となるようにされた。	地方自治体の裁量により点検手法・頻度等を柔軟に設定することができるようにすることが可能となり、点検・補修の質の向上に寄与する。新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて点検手法をとることが可能となり、橋梁点検のコスト縮減・省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5の5	国土交通省	豊田市		<p>仙台市、日立市、ひたちなか市、八王子市、魚沼市、富山市、南砺市、福井市、伊豆の国市、豊橋市、岡崎市、弥富市、津市、福知山市、堺市、八尾市、出雲市、岡山県、広島県、廿日市市、高松市、宇和島市、西条市、大牟田市、久留米市、長崎市、五島市、宮崎市、鹿児島市</p> <p>○当市では約440橋の橋梁を管理している。これらを将来にわたって確実に維持していくため、緊急輸送道路となっている橋梁や第三者被害を及ぼす恐れのある橋梁等、重要度の高い橋梁を対象とした長寿命化修繕計画に基づき、コストの平準化を図りながら、計画的に補修等を行っていることとしているが、予算と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画通りに進捗できていない。これに加え、道路法の改正により、すべての管理橋梁を対象とした5年に1度の定期点検が義務化されたことにより、財政的な負担が増え、計画的な事業の執行がますます厳しい状況である。橋梁の適切な維持管理を図っていくうえで、定期的な点検があることは承知しているが、限られた予算と人員のなかでは、すべての橋梁をどのように点検していくのではなく、構造・種別、架設位置、交通状況等、それぞれの条件に応じた点検頻度や点検方法を各自治体が検討できるようにされた。</p> <p>○平成26年4月2日に国土交通省の告示により、橋梁・トンネル点検は、国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で近接目視により点検を行うことを基本とされ、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施することとなった。健全性診断がⅢとなった場合は、早期の補修が必要となり、長寿命化修繕計画に基づき補修を実施しなければならない。レベルⅠ(15m以上)橋梁の近接目視をする場合は、点検移動車・足場の設置・ロープアクセス等を実施することとなり、委託による経費の増大や作業に不測の事態を発生し、危険性が高く、安全性かつ効率的な点検に支障を来している。当市では、845橋の橋梁を管理しており、年間約169橋の橋梁点検を余儀なくされ、レベルⅠについては業者委託、レベルⅡ(15m以下)の橋梁については、職員による近接目視点検を実施しているのが現状であり、事務作業ではかなりのウェートを占めている。点検結果により健全性がⅠと判定された橋梁や、重要度が低い橋梁については、自然災害や地域条件など特別な事情が限り無い、自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、近接目視についても小型無人機(映像確認)による点検が導入されることが可能となるよう要望する。</p> <p>○本市では、約500件の橋梁を管理しており、年間約100件の橋梁を点検しなければならない。初回点検の判定結果に関わらず、全ての橋梁に対し一律に点検を実施することは、本市の厳しい財政状況等を鑑みることにより非常に負担が大きい。よって、初回点検で判定区分が「健全」である橋梁は、点検サイクルを自治体の判断により柔軟に設定できれば、財政的負担が軽減が見込まれる。</p> <p>○本市では、法定外の構りようを含め750橋ほどを所有している。毎年150橋ずつを5年ごとに定期点検を行わなければならない。点検費用の増大、人員の負担増となっている。市町村の多くは、道路構造令に定める3種5級や4種4級(生活道路)に架かる橋であり、都道や国道などの幹線道路に架かる橋と比べ大型車交通量も少ないことから経年劣化も少ない。そのような状況を踏まえ一律の管理ではなく、重要度や損傷度に応じた管理水準(点検間隔や点検方法)を設ける必要があると思われる。</p> <p>○当市は約1300橋を管理している。架橋環境は様々であり、すべての橋梁を継続的に同品質で点検することは困難である。架橋環境や過去の点検結果を考慮した上で、点検頻度の緩和や近接目視の定義の緩和(例えば、小型無人機等での確認も近接目視とみなす)を求める。</p> <p>○当村では、全体で98の道路橋を管理しているが、用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数であり、第三者被害の恐れがある跨道橋がその内の2橋である。また、直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度を柔軟に設定できるようにすることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。</p> <p>○当市の管理している橋は478橋(橋長2m以上)あり、全ての橋梁(2m以上)について、定期的(5年に1回)に点検・診断業務を発注し、また長寿命化修繕計画に基づき、修繕も実施しなければならない。人員及び財務的に現実的に困難である。日常点検だけでも相当な労力を要している現状である。点検(診断)だけでなく、補修工事についても施設の規模や重要度によって、どのレベルまで対応(投資)するか、ラック割けする必要があると感じている。小規模(例:5m以下)の橋梁については、致命的としない範囲の補修を実施するなどの対応が必要であると感じている。また、橋梁点検について、多様な人材(職員OB、シルバー等)を活用したいと考えているが、点検レベルや、点検資格(要件)などが課題であると感じている。</p> <p>○本市でも橋梁930橋をはじめとして、トンネルなど主要な構造物について、5年に1回の定期点検を実施し、点検結果を踏まえて施設毎の長寿命化修繕計画を策定し、計画的に対策を進めているところである。しかし、点検や補修工事にあたっては、施設数も多く、人員や財政的にも負担になっている。点検については、2巡目の点検に入っている施設もあり、前回点検時の損傷の有無や健全度などによって、点検の方法や頻度を柔軟に対応できれば、より効率的に道路施設の老朽化対策が進められると考える。</p> <p>○当市では、約2,200件の橋梁を管理しており、年間約440件の橋梁を点検しなければならないが、人口減少等により厳しくなる財政見通しの中、橋梁の老朽化対策に十分な人員や予算等を確保することは困難であり、すべての橋梁に対し5年に1度の近接目視による点検を続けていくことは、財務や業務の負担になることから、例えば、対象区分に応じて、管理者の判断により点検業務の効率化(点検期間の長期化、点検手法の簡素化など)を図ることができるよう改善してほしい。</p> <p>○当市においては、5年に1回の近接目視点検を実施している。点検結果が良好である場合は、全部材を近接目視するのではなく、桁端部や第三者被害の恐れがある部位のみを近接目視し、それ以外の損傷の進行が比較的遅い部位については各道路管理者の裁量で点検の内容を弾力的に変更できるようにしていただきたい。</p> <p>○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。</p> <p>○本県では、約2,700橋の道路橋を管理しており、年間約540橋の点検を実施している。平成26年7月の道路法の改正に伴い、近接目視による点検が義務付けられたため、点検車を用いた点検を実施しているところであるが、点検車が使用できない場合はロープアクセス等を用いて対応している状況であり、現場では効率的かつ安全に点検を行う高い技術が求められている。また、近接目視による点検に取り組んできたことよって、損傷がより明確に確認することができ、修繕が必要な橋梁についてはこれまで以上に増えきている状況である。今後は、5年に1回の点検にかかる費用及び点検により修繕が必要とされた橋梁の修繕費について、必要な予算を確保することが維持管理に取り組みうえで重要な課題であると考える。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なもので、健全性に応じた点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に新技術による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考えている。</p> <p>○当市では約1,940橋の橋梁を管理しており、道路法に基づき定期(初回)点検については、平成28年度まで約1,100橋(約57%)を完了し、判定結果については、早期に措置が必要となる判定が約26%、判定Ⅰ、Ⅱが約98%という状況となっております。この中には、殆どが判定Ⅰ、Ⅱという判定結果のなか、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に損傷を発見し老朽化の進行を防止するためには、定期的な点検は必要と考えますが、初回の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しの検討も必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の縮減を図り、縮減された経費を修繕に充当する事で、老朽化対策の推進が図られると考えます。</p> <p>○当市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が示すような、人員の不足の問題や、点検費用や補修費用の財源の確保が困難であるといった課題を抱えている。</p> <p>○当市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、補修の費用削減と事務軽減は財政面と人事面での課題でもある。一律的な規定ではなく、前回点検結果が健全であって、重要度が低いと市が判断した場合、点検及び補修を先送りできるような弾力的な運用を望む。</p> <p>○当市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが県国道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかけられる予算を圧迫している。</p> <p>○構りようを例に挙げれば、本市が管理する構りよう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額な費用が必要となり、老朽化した道路・トンネルの計画的な修繕への影響も考えられる。このため、御提案の橋梁点検手法の簡素化等について賛同するものである。</p> <p>・さらに、御提案に加えて、以下の視点も盛り込んでいただくことを御願います。</p> <p>①点検に関する費用について、地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充(更なる国の財政的な支援、点検単独で地方負担に地方債が充当可能ななど制度改善、点検に特化した補助制度(通常事業)の導入)</p> <p>②点検頻度の緩和量について、自治体によっては点検頻度を定めることができます。将来的に法定点検が形骸化するおそれがあるため、例えば、補修により健全度Ⅰと判定されたものは7年ごとに1回とするなど、点検頻度の目安の提示</p> <p>○本市では、約2,400の橋梁を管理していることから、5年に1回の点検を行うとともに、長寿命化修繕計画に基づいた補修の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視5年に1回の点検を実施するのは、非効率的であるため、健全度Ⅰによる点検方法を柔軟に設定してほしい。</p> <p>○点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも費用が必要となる。本市では、約1,100橋の橋梁を管理しており、年間約220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。</p> <p>○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。道路施設点検は、平成30年度で法定点検1巡目が完了し、平成31年度から法定点検2巡目が開始されると思うが、現在の点検方法と同様のやり方では多額の点検費用を要し、修繕はもとより改築等の他事業に影響を与えたと危惧している。このような状況を踏まえ、一律5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設にも国道、県道、市町村道まであり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種別、供用年数、健全度(前回点検結果)等により点検頻度・点検手法を変更できるような道路法施行規則の見直しを検討してほしい。</p> <p>○近接目視による橋梁点検において、橋梁点検車が配置出来ない又は車両確保が出来ない場合の、高い所や狭くて入りにくい場所の点検にあたっては、足場設置、ロープアクセス等により実施している。近接目視</p>	

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>	
	区分	分野									団体名	支障事例
											<p>でなくても、現状を確実に確認できる精度の映像等を取得できる新技術(探索カメラ等)の活用が可能となれば、点検費用コストの削減が図られる。</p> <p>○定期点検は、必要な知識および技能を有する者が近接目視により5年に1回に健全度の診断をおこなうことが道路法施行規則により定められている。本市においても点検対象橋梁数が457箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアクセスを実施することになり、高品質な点検やその結果による補修をおこなっていくことが懸念される。</p> <p>○本市では、900橋を超える橋梁の維持管理を行っている。そのうち、5m未満の小規模な橋梁については職員で対応できるものは職員点検を実施して、限られた予算で5年に一度の法定点検を実施している。小規模でかつ、健全性が高い橋梁については、橋梁点検の質が低下しない範囲内で、地方自治体の裁量で点検頻度を定められるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。</p> <p>○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全性1と判断された橋りょうについては、各自自治体の判断により点検の頻度(5年に1回)を緩和できるようにすれば、少ない人員で効率よく点検ができるものと思われる。</p> <p>○本市においても、管理橋梁が960橋を超えており、今後の定期点検に多額の予算が必要となる。</p> <p>【制度の課題】橋梁の状態や重要性にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。</p> <p>【改正の必要性】本市では、5年の1回に行う定期点検の初回実施分は、全てコンサルタントへ発注して点検精度を高めるとともに、損傷状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初回点検結果をもとに、遠方目視で劣化が進んでいない場合は、カメラや遠方目視による点検に簡素化できないかと考えている。そのように改正することで、修繕工事に予算を重点配分できる。</p> <p>○本市も同様に、全ての橋梁に対し一律に5年に1回の近接目視点検を実施するのは困難であるため、地方自治体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。</p> <p>○本市においても、安全かつ円滑な点検を実施することにより、多大な費用を要する。</p> <p>○本市においても、約150件の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に関わらず恒久的な点検を行う必要があり、財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、緊急性の高い橋梁の修繕にかかる予算も増大することから、健全性の高い橋梁については、点検頻度を緩和するなどの制度改正を求めたい。</p> <p>○本市においては、橋りょうの維持修繕について、法令に基づき平成26年度から5年に1回の近接目視による定期点検を実施しており、点検結果に基づいた必要な修繕を進めるとともに、長寿命化修繕計画に則り、計画的な修繕も並行して実施している。こうしたなか、定期点検については、平成30年度に初回点検が完了するが、構造物の機能に支障が生じていない状態である。「健全度1」と判定された橋りょうについて、各自自治体が地域特性や交通状況を踏まえ、点検の手法・頻度を柔軟に設定することで、限られた財源・人員をより有効に活用でき、計画的な修繕が可能となるとともに定期点検の質の向上が図れる。また、新技術による点検も可能とすることで、点検コストの削減等につながる可能性がある。</p> <p>○本市では、全体で563橋の道路橋を管理しているが、排水路・水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数である。また、H26～28年度(3年間)の直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度1の判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせて、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度を柔軟に設定できるようにすることで、優先順位の高い橋梁の点検・修繕・補修を実施することが可能となり、施設の長寿命化に資すると考えられる。</p> <p>○本市では、島嶼部を結ぶ渡海橋など長大橋を多数管理しており、橋梁点検車、足場、ロープアクセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし、これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は、点検者の転落事故等の危険性を有していることや、多大な費用を要することなどが課題となっている。このため、道路法施行規則第4条5の5に記載された近接目視による点検を、現状より安価で安全な、新技術を活用した点検手法の導入を求める。</p> <p>○点検は、道路法施行規則第4条の5の5の規定により、近接目視で5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修を実施しなければならないため、その経費は膨大になることが予測される。一方、点検は、橋梁の荷重や幅員により、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に掛かる費用や時間、管理者への占用許可申請手続等を要し、また点検者の危険性もある。本市では、約1400橋の橋梁を管理しており、年間約280橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に高品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、道路法施行規則に規定された、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方公共団体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。</p> <p>○本市も約940橋の橋梁を管理しており、年間約190橋の橋梁を点検している。今後、老朽化が急速に進む中、全ての橋梁に対し一律に高品質の点検及び補修工事を行うためには、多くの費用が必要となる。この様な中、橋梁の重要度や健全性に係る近接目視で5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を進める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理に支障をきたすおそれもあるため、地方自治体の判断により橋梁の重要度や健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。</p>	
152	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	新技術等を活用した橋梁点検を可能とするための点検手法の緩和	近接目視が基本とされている橋梁点検について、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した車載カメラを用いた点検手法、IoT、UAV、次世代赤外線画像判定支援システム等の新技術を活用した点検手法など、安全かつ円滑な手法で効率的な点検が可能となる。近接目視と同様の点検精度を持った、新技術による点検を可能とするなど要件を緩和すること。	トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため可視箇所が存在する。そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来すとともに、多大な費用を要する。	近接目視に代わる点検ロボットなどの新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて新たな点検手法を活用することにより、定期的な(5年ごと)点検におけるコスト削減や省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5の5	国土交通省	徳島県		<p>○管理橋のうち踏線橋においては、終業から始発までの限られた時間(3時間程度)で点検業務を行わなければならない。特に、線路の真上に位置する足場の設置・撤去については、1日ごとに行わなければならない。また、膨大な点検費用を必要とする(通常の点検費用に対し20～30倍程度)。近接目視と同等の能力を持つ点検ロボットなどの開発により、作業効率の向上、足場の仮設等が不要になることで、コスト削減に寄与するものと思われる。</p> <p>○架橋環境によっては、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択肢を広げ、点検における省力化やコスト削減を図るために、近接目視と同等とみなせる新技術を示すことを求める。</p> <p>○本市においても通常の点検車で行った点検について、大型の点検車やロープアクセスなどによる点検を実施しているところである。点検の省力化や効率化に向けて、技術者による近接目視と同等の評価が得られるような新技術の活用が必要であると考える。</p> <p>○本県は全国トップクラスとなる約4500橋の橋梁(2m以上)を管理している。その中には、部材が支障となり橋梁点検車で点検ができず近接目視が困難な橋梁が存在する。その場合、ロープアクセスで点検を行うこととなるが、橋梁桁下は点検が困難であるし、足場設置・撤去となると多大な費用と時間を要する。そのため、近接目視と同様の点検精度を有し、コスト削減や省力化を図ることのできる新技術を活用することができるよう、基準を緩和してほしい。</p> <p>○点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。</p> <p>○昨今の点検技術は従来の土木分野のみならず、ロボット技術や情報技術の分野の業者の参入も多く、日進月歩で成長している。一方で、現行の法制度の中では橋梁点検は全部材を近接目視することを原則としているため、例えば鉄道を跨ぐ橋梁や幅員の広い橋梁などについては点検を実施するのに莫大な費用や期間が生じている。ドローン等のロボット技術の活用を柔軟にできるようになれば、より合理的で効果的な点検を実施していくことができるのではないか。</p> <p>○本県においても、平成26年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施しており、点検者の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同評価が行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検を可能にするなどの要件の緩和が必要である。</p> <p>○本市においても、桁下高の高い橋梁(渡海橋)や、桁下高の高い橋梁を有している。特に、吊足場や大型の橋梁点検車(BT-400)を必要とする場合、高額な費用を要することや、一定の期間に車両の確保等が困難なケースがある。</p> <p>○上部工下面や側面を化粧パネルで覆っている構造の橋梁について、5年に一度の近接目視点検を行うためには、化粧パネルを取り外す必要があり、費用が莫大なものになる。そこで近接目視が物理的に困難な場合は、技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行えることとあるが、その方法について、点検口からのカメラ撮影は可能とするなど指針をしめてほしい。</p> <p>○橋長の短い小規模橋梁については新技術を活用した簡易な点検手法を確立し、点検費のコスト低減を図ることが可能と考えられる。</p> <p>○本市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが県道に比べれば重要度は高くはない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため橋系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかけられる予算を圧迫している。</p> <p>○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検した場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。点検コスト削減や技術者不足の解消のため、徐々に活用がすすんでおり、ドローンをはじめとした新技術等について、道路橋定期点検要領に記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行える方法」としていただくよう、御提案に賛同するものである。</p> <p>○近接目視が難しい橋梁点検箇所について、新たな点検手法の活用を行うことで、点検におけるコスト削減や省力化が図れることから点検手法の緩和をされたい。</p> <p>○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。橋梁においては、トラス橋や歩道橋などの橋梁点検車で点検ができない橋梁においては、足場やロープアクセスによる点検が必要となるが、点検費用が高額となっている。このような状況を踏まえて、現在国土交通省でも試行点検を実施している点検ロボット等の新技術による点検方法を取り入れることで点検費用の削減が図れると考える。また、点検ロボット等での点検を可能とする道路法施行規則の見直しも併せて検討してほしい。</p> <p>○本県においても、ハイビアの橋梁など近接目視が困難な箇所の点検に苦慮しており、新技術を活用した点検は有用と考える。</p> <p>○本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検箇所(JR軌道数)の予定がある。ご提案のように作業時間が制約されることと、足場や橋梁点検車よりも点検環境が悪いので、安全性が低く、点検を円滑に行うには支障が生ずると考える。</p> <p>○これまでの点検作業において、その受注者から次の課題が報告されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吊り橋においては、吊り橋等の部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、損傷らしき様子を発生し、点検作業が原因で危険が生ずる。 	

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞	
	区分	分野									団体名	支障事例
												<p>見しても、その程度や原因の特定が困難である。</p> <p>・また、高橋脚の脚柱はもとより、幅員が狭い橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点検車の使用そのものが困難な状況となっている。</p> <p>こうした現状に対して、吊足場及び特殊高所技術調査を採用しているが、吊足場については、設置・撤去に当たり出水期を避ける必要があり、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場資材の搬入そのものが困難な状況である。また、特殊高所技術調査については、橋梁の架設状況等によっては、安全性の問題に加えて、経費が割高になる場合がある。</p> <p>以上の状況を踏まえ、近接目視の手法の拡大・充実、さらには近接目視と同様の点検精度を有する新技術の活用は、定期点検の精度向上はもとより、市町村の負担軽減につながるなど、老朽化対策の一層の推進につながるものと考えられる。</p> <p>○本市では、約900橋の維持管理をしている。約600橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、3橋についてはロープアクセスによる点検が必要となり、多額の点検費用を要している。</p> <p>○全ての橋梁点検は、近接目視で行っておりコストがかかっている。本市においても、斜張橋が2橋あり、点検には、ロープアクセスによる工法を用いなければならず、点検にかかる費用が高額である(費用:1橋あたり500万円以上)。近接目視の点検方法として新技術(ドローン等)を活用するなど、コスト削減を図ることができ、より効率的な点検が可能となる。</p> <p>○本市も同様に足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検は安全性が低いことからドローンの活用や新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて点検手法をとる必要がある。</p> <p>○幅員の狭い踏線橋、踏道橋等では、近接目視のために全面的に吊り足場を設置する必要があり、点検に時間や費用を要する。近接目視と同様の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト削減と安全性の確保につながるため、制度改正を求めたい。</p> <p>○近接目視による点検に加え、その他の技術が採用されることで、点検手法が拡がり、点検コストの削減等につながる可能性がある。</p> <p>○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。</p>
23	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができることとして頂きたい。	自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車自ら保有することとされているが、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を用いることも可能として頂きたい。	市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになることと、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることで、地域や地域交通の活性化につながる。	道路運送法第79条の4第1項第6号 道路運送法施行規則第51条の9 市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(平成18年国自旅第141号) 自家用有償旅客運送についてよくあるご質問	国土交通省	上越市		<p>伊豆の国市、滋賀県、福知山市</p> <p>○高齢者の移動手段確保が重要な課題となる中で、持続可能な交通手段の提供に向けた取組を進めていく必要があり、その一つの手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。</p> <p>○自治体でバス車両等を保有し、維持管理する負担が軽減される。</p> <p>○運行委託先の車両を用いることが可能であれば、車検等に柔軟な対応ができる。</p> <p>○突発的な故障により、運行に支障が出ることもあるため、安定した市町村運営有償運送を実施するため、持ち込み車両の使用は必要である。</p> <p>○自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたり、市町村は新たな車両の購入費や維持管理費等の負担が発生し、本来の交通不便地域の解消といった目的を達成できない場合がある。通常、市町村は運行事業者と運行委託契約をするため、運行事業者が保有する車両を活用することが効率的な交通不便地域対策と考える。</p> <p>○市町村では、財政上の事情もあり、予備車両の保有は十分ではない状況にある。</p> <p>○仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じてしまう可能性がある。</p> <p>○そこで、このような突発的な事態の際には、例外的に自家用車両以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切バス車両など)でも運行可能とするよう制度改正をお願いしたい。</p> <p>○提案事項について、賛同できる部分が多い。本市の市町村運営有償運送は、20～29人乗りのバス車両を3台保有し運行している。山間僻地、交通弱者の多い地域にあって公共交通の必要性は高まるばかりであるが、これと相反するように利用者数は毎年減少している。維持管理や運行委託料の軽減を図るべく小型車両の導入を検討している一方で、にし阿波振興観光戦略の核となる剣山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剣山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送能力の低下も避けたいところである。</p> <p>○今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両(委託業者所有に限定)を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的な事象にも即対応が可能となるため、安定した事業運営が成されるものと期待する。</p>	
60	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	公営住宅法第47条に規定されている「管理代行制度」の拡充	管理代行制度の対象が、現行法上では公営住宅法第2条第2号に掲げる公営住宅又はその共同施設に限定されている。改良住宅、従前居住者用賃貸住宅(再開発住宅・住環境整備モデル住宅等)や、自治体が独自に整備した住宅等についても、管理代行の適用を受けることを可能とすること。	○国の要領や条例制定により、土地区画整理事業により建設した住宅及び、自治体が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理者が異なる可能性があるほか、同一管理者であっても委託の手續の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になる。	○国の要領や条例制定により、土地区画整理事業により建設した住宅及び、自治体が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理者が異なることで郵送先等の案内が複数となり、混乱や間違いの原因になる。	公営住宅法第47条、地方自治法第244条の2	総務省、国土交通省	掛川市、袋井市		<p>沼津市、浜田市、福岡市、大牟田市</p> <p>○管理代行と指定管理では、受託者が行える業務の内容に違いがあるため、窓口が管理代行者に一括されることにより、住民サービスの向上につながることを期待される。また、管理委託の一元化は、事務手続きの簡素化につながるから、事務処理コストの削減にもつながる。</p> <p>○本市では、公営住宅とその他の種類の住宅との合築住宅や併存住宅が多数ある。改良住宅や更新住宅等は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、指定管理者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になっている。</p> <p>○改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅と同様に家賃が応能家賃であることから、公営住宅と一元管理することが望ましいため、管理代行・指定管理制度を併用し、1管理者へ委託を行っているが業務が煩雑となっている。</p> <p>○本市では、平成21年度から市営住宅の管理方法として管理代行制度と指定管理者制度を併用した管理を住宅供給会社が行っている。公営住宅法に基づく住宅に係る事務については、指定管理者制度及び市直営で行っていたものを管理代行制度に移行している(滞納者、不正入居者等への明渡請求事務は市直営業務)。一方で、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅に係る事務については、管理代行制度に移行した公営住宅と同様の事務を引き続き指定管理者制度及び市直営で行っている。同様の事務手続きでありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択肢が広がることにつながり、各々の管理者の管理事務の実情に応じて、きめ細かに管理方法を設定できることが期待される。</p>	
173	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	県が独自に整備した住宅の「公営住宅」への転用	建設・買取り・借上げに整備手法を限定している公営住宅法等の規定を改正し、特定公共賃貸住宅や、地方公共団体が独自に整備した賃貸住宅や職員住宅など、公営住宅法に基づかず整備された住宅(以下「その他住宅」という)について、公営住宅法に基づく公営住宅への転用を可能とする。	【現行制度】 公営住宅とは、公営住宅法により「国の補助に係るもの」と定義されており、国の補助を受けて自治体が建設したもの又は民間住宅を買い取り若しくは借り上げたものの3種類に区分される。 【本県の状況】 地域の住環境等の変化により、本県が独自に整備し、公営住宅より所得のやや高い者に供給している住宅の需要が低下している。その一方で、公営住宅に対する需要は依然として高く、その他住宅を低額所得者向けの住宅に転用することが望ましい状況が生じている。 【支障事例】 その他住宅を独自に低額所得者向け住宅とし、国土交通省の補助要綱の活用や、地方公共団体の条例等の整備によって公営住宅に準じた運用を行うことは可能ではあるが、公営住宅ではないため、公営住宅法を根拠とした運用ができない。 例えば、公営住宅法に基づく管理代行を行うことができないため、その他住宅については、引き続き指定管理者制度を用いることとなる。また、収入調査など現在の条例に規定のない事項について新たに条例に定める必要がある。このように地方公共団体が条例等を工夫することにより対応する余地はあるものの、無用な混乱が生じ、また、事務作業量が膨大で運用上の負担が大きい。	地方公共団体が不要な制度設計や業務の区分等を行う必要がなくなり、制度の違いによる無用な混乱や運用上の負担が軽減される。さらに、需要の高い公営住宅に転用することで、空室の解消につながり、地域資源の有効活用や地方公共団体の収入増も期待される。こうした効果は、地方創生や、「経済財政運営と改革の基本方針2017(仮称(素案))」(H29.6.2経済財政諮問会議)における歳入改革につながるものと考えられる。	公営住宅法第2条	国土交通省	埼玉県			

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		
	区分	分野									団体名	支障事例	
66	A 権限移譲	産業振興	経営力向上計画に係る認定権限の都道府県知事への移譲	中小企業等経営強化法に基づく、各主務大臣の経営力向上計画に係る認定権限を都道府県知事に移譲する。	中小企業等経営強化法に定める中小企業等の事業計画の種類として、経営力向上計画と経営革新計画があるが、認定権限は前者が国、後者が都道府県(複数社共同の申請で2つ以上の都道府県に本社が所在する場合の認定は除く)に分かれている。 両計画は別個の計画であるが、「経営力の強化」という観点では共通しており、内容についても、密接に関連している計画と言える。 両計画の内容や支援措置、事業者の考えている事業計画がどちらの計画に該当するかといった相談を国、都道府県のそれぞれにしなければならず、煩雑であり、都道府県に一元化してもよいのではないかという経営革新等支援機関の意見もある。 また、経営力向上計画は国の出先機関に申請することになっていることから、遠方の申請者にとっては、移動や申請手続きが負担となっている。 都道府県にとっても、経営力向上計画の認定権限がないことから、地域の中小企業に対して、経営革新計画も含めた他の中小企業支援施策と一体的な支援が行えていない。 【参考】 ■経営力向上計画 人材育成、コスト管理等のマネジメントの向上や設備投資により、事業者の生産性を向上させるための計画(主に事業者の既存事業を対象とした計画) ■経営革新計画 事業者が新商品の開発や新たなサービスの提供等新たな取組によって事業活動を向上させるための計画	【権限移譲による効果】 経営力向上計画と経営革新計画の窓口をワンストップ化することにより、申請者の利便性の向上及び両計画認定による一体的な支援につながる。 また、申請等窓口が県民により身近な都道府県となり、申請者の負担軽減につながる。 都道府県にとっても、経営力向上計画や経営革新計画に加えて、各都道府県独自の中小企業支援を行うことで、地域の実情に即した効果的な支援が期待できる。 【移譲に際しての懸念と対応策】 経営力向上計画では、現状では事業分野別の指針において目標設定等の項目が定められており、認定も各事業分野ごとの主務大臣となっている。都道府県知事に権限移譲する場合であっても、経営革新計画と同様に同指針に基づいて認定を行うことが可能であると考え。 【参考】 ■認定件数(H28.7～H29.2) 全国 16,146件(経産省12,738件、国土省1,225件、農水省1,127、厚労省566件、国税庁167 等) うち広島県 419件	中小企業等経営強化法第13条、第14条	総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	広島県、鳥取県、高根県、山口県、宮城県				
77	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証運行期間の緩和	道路運送法第21条第2号による実証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可がでないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。	地方自治体が、道路運送法第21条第2号許可により実証実験を行い間断なく本格運行に移行するためには、本格運行移行のための手続期間等を考慮すると、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が1年未満となってしまう、実証期間の確保が不十分な場合がある。 例えば、冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大きく異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要となるなか、住民の周知なども別途必要となっている。 21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ目のない公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれたり、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となり、変更手続きに時間を要することとなるなど行政内の事務負担の増加にもつながる。 【実例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じますが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移行したところ、利用状況の予測と実態に差異が生じ、予算不足や本格運行移行後のダイヤ変更が生じた。	道路運送法第21条による実証運行は、道路運送法第4条による運行に比べて、路線等の変更を機動的に行うことができるため、必要十分な利用者数等の需要データを把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証運行を十分に行うことができる。 これにより、持続可能な本格運行の形態をより的確に把握することが可能となり、地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。	・道路運送法第21条第2号 ・一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて(平成26年1月24日付国土交通省第433号自動車交通局長通知)	国土交通省	全国市長会	ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市	○提案事項のように1年間での実証運行では、検証から本格運行までに時間と労力が要することがあると推測する。本市においては、半年間の実証運行を実施し、半年程度の検証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法21条許可は、実証運行を開始すると、実証運行中に変更する手続きが無い場合、運行に支障をきたした。そのため、実証運行を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。(当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。)本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通会議での承認等、クリアする障害や事務手続きが多い状況である。実証運行から本格運行に移行する際の切れ目のない公共交通の提供は、住民が望む運行形態であるが、予算承認からの運行事業者決定、免許手続き、住民周知など期間的に困難を有している。 ○コミュニティバス等の導入においては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第21条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掘り出すに重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取扱いが必要だと考える。		
202	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証実験の1年要件の緩和	社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第21条第2号に基づき、「一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うもの」として、平成18年9月15日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、実証実験等に限定して原則として1年以下の期限を付して許可されているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を3年以下に緩和することを求めるもの。	【制度改正の経緯】 コミュニティバス(区バス、住民バス)の社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長3年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している。 また、利用啓発や利用者の定着には長期間を要し、持続可能なバス路線として社会実験の効果を確認するためには1年間の期間限定では不十分であり、3年間は必要と考えている。 【支障事例】 現状では、第21条の一時的な需要への対応として1年間の許可をいただき、その後は、第4条に切り替え社会実験での運行を継続しているが、平成27年度の江南区内における住民バス社会実験において、第21条から第4条への切り替えが年度途中で、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない(継続的な運行の担保がない)として第4条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。 【制度改正の必要性】 第4条による運行の切り替えがスムーズにできた場合であっても、第21条による運行とは異なり、運行本数の変更や運行経路の変更に伴う手続きが多く、即断的に変更を行うことができないため、効率的な社会実験の妨げになる。	コミュニティバスの社会実験による、実証実験としての運行期間が3年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。	道路運送法第21条	国土交通省	新潟市	ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎市	○自動車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を有する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期限付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができず、国が進める主旨とは異なる現状である。 ○現在本市においても2か月間の実証運行のため道路運送法21条にてデマンドタクシーの実証運行を予定している。今後地域住民からの利用アンケートなどにより柔軟に運行計画を変更していきたいと考えているため、本格運行へは慎重に判断していきたいと考えている。そのため、実証運行期間の緩和をお願いしたい。 ○コミュニティバス等の導入にあたっては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第21条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掘り出すに重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取扱いが必要だと考える。		
85	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	河川管理施設の維持又は操作等の委託を受けることができる者の要件の見直し	河川法第99条、河川法施行規則第37条の6において、河川管理施設の操作等は地方公共団体、河川協力団体又は河川の維持管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人とされているが、地域の実情に応じてそれ以外の地元自治会や企業等にも委託可能となるようにしていただきたい。	水門や陸開等の河川管理施設については、市町村又は河川法施行規則第37条の6において、河川協力団体の要件を満たす団体(河川協力団体又は河川の管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人)に限られている。 当県においては、フェンスで囲まれた一般企業が所有する土地を通らなければならない位置に整備した陸開があり、災害時等には当該企業への確認、開設依頼等を行わなければならないが、県又は委託を受けた市町村等が迅速に対応することができない。 また、災害発生時に迅速に対応するためには、水門、陸開付近の地元自治会や企業に操作を委託することが有効な対策と考えられるが、当該規定で委託先が限定されていることにより、そのような対策を講じることができない状況である。なお、海岸施設の水門・陸開の操作については、法令で委託先で限定されておらず、「津波・高潮対策における水門・陸開等管理システムガイドライン」において地域の実情に応じて委託先を決定できるようになっている。	災害発生時に、より迅速・円滑な対応が可能となり、被害の防止、軽減を図ることができる。	河川法第99条 河川法施行規則第37条の6	国土交通省	宮城県	埼玉県、新潟市、福井市、長崎県	○平成19年に本県は内閣府に「公共サービス基本方針の見直しに関する要望」でも、民間委託を提案した。しかし、排水機場の操作は操作規則により、定められ、創意工夫を図る余地がなく、民間による創意工夫を目指している公共サービス改革法に合致しないという理由で公共性が極めて高い性質のため、官が責任をもって実施するものであるという理由から実現しなかった。現状でも、年々、県及び市職員が削減されており、管理体制が厳しい。官が責任を持った条件で、民間操作委託などが可能となれば、河川管理施設の管理体制の選択肢がひろがる。 ○本市の管理河川は、延長1.65kmの準用河川1本のみであり、水門や陸開等の河川管理施設がないため、現時点で支障事例はない。しかしながら、地域の実情に応じて、委託先が決定できるように要件を見直すことに同意できる。 ○災害発生時に迅速に対応し、浸水被害の軽減を図るためには、地元事情に精通した水門、陸開付近の地元自治会や企業に操作を委託し、連絡・協力体制を構築することが有効な対策と考えられるため、制度改正は必要であると考え。		
86	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	河川敷地占用許可について、個人に対し菜園等を設置できるような許可要件の見直し	河川敷地占用許可準則第6占用主体、第7占用施設に、個人が設置する菜園を追加していただきたい。	本県が管理している河川敷地の一部において、菜園の設置を希望する住民が複数いるが、河川敷地占用許可準則の規定により、現状は個人を対象として河川敷の占用を許可することができない。 また、町内会等にも菜園用の河川敷地占用及びその管理を打診したこともあったが、断られた経緯がある。 当該河川敷には、現在、占用を許可している公園等はなく、県としても年に数回の除草等を実施する必要があることから、河川管理の支障とならない範囲での有効活用を考えている。 そのため、占用料の徴収、抽選の実施等により機会の公平性を担保する。河川管理上支障となる工作物等の設置を行わず、除草等を適切に行う等の条件の下で、菜園の用に供するための河川敷の占用を個人に対して許可できるように、関係規定の見直しを求めるものである。	菜園等の設置により親水機能を高めることができる。 占用料の徴収など有効に土地を活用できる。	河川敷地占用許可準則	国土交通省	宮城県	仙台市、長崎県	○本県において、該当事例はないが、河川管理上支障がなく、対象者の選定の公平さが担保できれば、占用料収入も確保されることから、制度の見直しの検討には値すると考える。 ○個人等で除草を条件に占用許可対象を広げられれば、良好な環境の維持、管理費の削減が見込める		

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞	
	区分	分野									団体名	支障事例
87	地方に対する規制緩和	農業・農地	甲種農地の転用等の許可に係る土地収用法関連要件の緩和	甲種農地に係る転用等の許可について、現行、土地収用法第26条第1項の規定による告示が要件とされているが、土地収用法その他の法律により土地を収用し、又は使用することができる場合に係る転用等については、土地収用法第26条第1項の規定による告示要件を、不要としていただきたい。	本県において施行する都市公園(広域防災拠点)整備に伴い、貨物駅の移転が必要となっているが、当該貨物駅の移転予定地が甲種農地となっている。これまでの説明会において、当該甲種農地の提供に反対する土地所有者はおらず、取得自体は円滑に行える見込みだが、甲種農地の転用のためには、土地収用法第26条第1項の規定に基づく事業認定の告示が必要となる。そのため、土地収用法に基づく事業認定について、東北地方整備局に相談を行ったが、地方整備局からは反対者がいない場合の事業認定はできない旨の意見があった。すなわち、現行制度では、事業への反対者がいない場合は、結果的に甲種農地の転用許可ができないという制度の欠陥があるため、事業の円滑な実施に支障をきたしている。	反対者等の存在により強制収用が必要な場合のみ農地転用可能という状態が解消され、事業の公益性によって農地転用の可否を判断できるようになるため、円滑な事業の推進を図ることができる。	農地法第4条第2項、第5条第2項 農地法施行規則第37条 土地収用法第20条、第26条第1項	農林水産省、国土交通省	宮城県、広島県		福井県、高松市	〇本市においては今のところ支障事例は生じていないが、提案団体の具体的な支障事例にあるとおり、制度の欠陥という指摘に同感である。農地法施行規則第37条第1項第1号に規定する「土地収用法その他の法律により土地を収用し、又は使用することができる事業」を甲種農地にも適用できるようにすることで、公益性の高い事業を円滑に推進することが可能となり、賛成である。
88	地方に対する規制緩和	運輸・交通	国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行に係る制度の見直し	航空法第132条の2の規定に基づき、国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行方法について、飛行区域となる当該市町村の意向が反映されるような仕組みとなるよう見直しを求める。 ①大臣承認に関しては、現場の実情を把握している飛行区域となる当該市町村に対し、同承認に関する情報を共有することとする。 ②大臣承認を受けた無人航空機の飛行であっても、観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行を確認した場合には、当該市町村から現場での飛行方法の注意や中止を求めることが可能となるようにする。	手軽に所持できるようになったドローンの飛行方法は、航空法の改正により明確化されたが、飛行実態を見るとそれが遵守されているとは思えない。特に、観光地やイベント会場などの多数の者が集合する場所での飛行が見受けられるため、安全な飛行方法の徹底が求められる。 また、航空法による承認は国土交通大臣となっていることから、現場を管理する市町村には承認の有無が把握できないため、ドローン飛行の管理・監視もできない状況である。 本村は、富士山麓に位置し、世界文化遺産のエリアで忍野八海に8つの構成資産を有しており、通年観光客が絶えない地域である。 最近、この忍野八海にドローンが飛行することがあり、観光客がいる上空や構成資産である池の上空を飛行していることから、観光客の安全面や墜落時の構成資産への影響が懸念される。 また、当該区域は飛行禁止区域ではないものの、夜間飛行など特別なケースで大臣承認を得ている場合、承認に関する情報がないためルールに則った飛行なのかどうかの判断も出せず、住民の問い合わせや飛行上のトラブルなどにも対応することができない状況である。	飛行区域となる当該市町村において飛行情報がきちんと把握できるとともに、現場の安全管理が徹底できることとなる。	航空法第132条の2	国土交通省	忍野村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村		ひたちなか市	〇当市も観光施設は多々あり、中でも全国有数の紅葉の景勝地となっている場所においては、紅葉シーズンである11月には約40万人の来場者が訪れる。施設の自主規制として、来場者の上空は飛ばさないなど安全に配慮してもらうようお願いをしており、現在は危険がない状態を確保しているが、法的拘束力がないため、悪質な操縦者がいれば来場者等に対し危険を伴う可能性がある。〇空撮のためのドローン使用に係る手続にに関する質問もあることから、安全管理の面で同様の不安があるため、提案団体の示す制度改正は必要なものと考ええる。
94	地方に対する規制緩和	運輸・交通	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和	既存の貨物自動車運送事業者だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと地域公共交通会議で認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいても少量貨物の有償運送を可能とする。	現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業の経営が成り立ちにくく、事業者の営業サービスが低下してきている。 中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配達手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況で有り、日常生活に支障をきたしている。 現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第78条第3号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーが住民の足となっているような過疎地域など、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより弾力的な仕組みを構築する必要があると考える。 また、一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者により貨物の有償運送が行われていてもバス待合所等の荷物集積所まで荷物を取りに行き、自宅までこれを運ばなければならず、高齢者等にとってはかなりの重労働になる場合もあると考える。	地域の実情に応じて弾力的に貨客混載が行うことが可能となり、過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。 また、従来の自動車運送事業のあり方は異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がると、過疎地域の交通の足が確保される。	道路運送法第78条第3号 道路運送法第82条	国土交通省	鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、京都市、堺市		伊豆の国市	〇定期運行するバス事業では、全国的に社会実験等により、規制緩和や導入に向けた動きがある。タクシーは、不定期的な運行形態となるため、効率的な運行が求められる。また、料金設定や支払い方法、不在対応等についても協議を有する。地域のタクシー事業者の協力と理解が必要となる。地域公共交通会議での協議が必要と思われる。 〇市街地では宅配業者等により一日複数回荷物配達されるが、中山間地では一日一回しか配達されない地域もある。営業所の荷物受取のタイミングによっては翌日配達となることもあり、荷物の配達が遅れている地域がある。また、人口減少等によりタクシー利用者の減少により、地域によってはタクシー会社が撤退し、営業所のない自治体もあり、タクシーが移動手段となっている住民に影響が生じている。
96	地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化	当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業者の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。	路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有償旅客運送事業者等の車両が停車できないため、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送事業者によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【実例】 既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。 また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。	道路運送法第44条、第46条	警察庁、国土交通省	鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、山口県		ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市	〇本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用者の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお慮いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にあることが可能になると、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 〇コミュニティバス運行については、交通空白地の交通手段確保と同時に高齢者や障害者等の交通弱者に対してサポートを行うことを目的としており、屋根のない停留所では悪天候の場合に傘をさしてバスを待たなくてはならない状況となる。利用者の利便性向上のために、路線定期運行バスの停留所を利用することについて認めていただきたい。 〇路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 〇全体的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業者の車両の停車は必要である。 〇自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路運送法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 〇今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が必要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がると考える。 〇本市においても、乗合タクシー等の導入を予定しており、今後同様のことが想定される。 〇コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。
162	地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化	当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業者の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。	路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有償旅客運送事業者等の車両が停車できないため、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送事業者によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【実例】 既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。 また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。	道路運送法第44条、第46条	警察庁、国土交通省	全国知事会、全国市長会、全国町村会		ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市	〇県内自治体の市では、デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。 〇本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用者の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にあることが可能になると、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 〇路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 〇全体的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業者の車両の停車は必要である。 〇自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路運送法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 〇現在、当市において当該事業についての支障事例はないが、今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が必要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がると考える。 〇コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		
	区分	分野									団体名	支障事例	
139	A	権限移譲	運輸・交通	一般乗合旅客自動車 運送事業の許認可等 権限の移譲	道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業(貸し切りバスを除く)に係る事業経営、事業計画、運賃等への許認可・登録、さらには、指導監督等の事務を含めた権限について、同一府県内で実施するものは、移譲を希望する府県への移譲を基本としつつ、府県域を跨がるものは、府県域を越える広域連合への移譲を求める。	県境を跨いで運行されているバスにおいて、他の路線バスと重複する区間に乗降制限があり、利便性の低下を招いている。 また、今回の事例のように路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がることになる場合は、それぞれの運輸局に対して申請(近畿運輸局には、休止路線の変更(復活)手続き、中国運輸局に対しては路線新設の手続き)を行うとともに、各対象地域の地域公共交通会議で個別に協議を行わなければならない、事務が複雑となり非効率である。 そのため、府県域を跨がるものは、連合への権限移譲を提案する。 さらに、交通政策基本計画(H27.2.13閣議決定)において「とりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通ネットワークの再構築に当たっては、地域の自治体を中心となって、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業やNPOなど、広範囲な関係者における協力を図ることが欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要である。」とされており、当該協議会の主体が関係権限を持った上で、再編実施計画策定に向けた関係者等との実行力ある調整を行うことが効率的であると考える。	地域主体の責任体制を構築することで、「交通政策基本計画」でも課題とされている「人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生」や「グローバル化の進展」に対応した総合的な施策展開が可能となる。 ・地域交通の最適化が図られることにより、自律的で持続的な地域社会の構築が可能となる。	道路運送法第4、5、9、15、31、79、94条	国土交通省	関西広域連合(共同提案)滋賀県、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、堺市、神戸市			
169	A	権限移譲	土木・建築	市町村土地区画整理 事業に係る意見書提出 先市の市町村長への変更	市町村が施行する土地区画整理事業の事業計画を縦覧した際の意見書の提出先を市町村長とする。 また、市町村長は提出された意見書を市町村都市計画審議会に付議し、当該審議会で審議することとする。	【現行制度】 市町村が施行する土地区画整理事業の事業計画を縦覧した際、利害関係者から意見書が提出された場合は、都道府県都市計画審議会に付議し、当該審議会で審議することとされている。 なお、都道府県施行の事業計画に対する意見書についても、都道府県都市計画審議会に付議し、同審議会で審議することとされている。 【支障事例】 都道府県都市計画審議会が説明するに当たって、事前に市町村への聞き取りを必要があり、2週間程度要している。 また、都道府県都市計画審議会は実務上、最大で年4回の開催が限界と考えており、市町村の実情を踏まえた柔軟な開催が困難である。理由としては、都道府県都市計画審議会は規模が大きく(埼玉県都市計画審議会委員数26名:平成29年6月現在)、学識委員及び県議会議員の日程調整や議案の事前説明、会場の手配に3か月程度の準備期間を要すること、都市計画審議会の委員である県議会議員の出席のためには、県議会の開催時期(6月、9月、12月、3月)を除いて開催することが挙げられる。 こうしたことから、意見書が提出されてからの審議や事業計画の決定に時間を要している。 さらに、審議会において県は施行者の意見を代弁する形となっており、施行者自らが審議委員からの質問に責任ある立場で答えることができない。	意見書が提出されてから、審議されるまでの期間が短縮できる。 さらに、地域の実情に精通した市町村都市計画審議会での審議が可能となり、審議会委員からの質問に対しても施行者が責任ある立場で答えることができる。	土地区画整理法第55条第2項、第3項	国土交通省	埼玉県	ひたちなか市	○意見書の提出があったならば支障となっていたであろうことは幾度もあった。例としては、当該年度内に換地処分を目指していた地区において、本計画承認へ向けての国や県との協議に時間を要し、事業計画縦覧開始時期に約1ヶ月程度の遅れが生じ、審議会開催まで1ヶ月の猶予期間があったとしても、審議会付議案件の締め切りは3ヶ月前であるため、意見書の提出があった際には、縦覧が1ヶ月遅れであっても実質5ヶ月後の審議会に付議され、その後の事業計画認可申請から認可を受けることも約1ヶ月要することから、事業計画手続は実質約6ヶ月の遅れとなり、関係機関や市民に周知していた換地処分時期にも影響が生じ、関係機関の繁忙期を回避することを考慮すれば、事業としては、約1年以上の遅れとなることもあり得る。このようなことから、比較的流動的に開催することも可能な市都市計画審議会に権限を移譲となれば、期間的ロスを軽減し、事業期間の短縮が図れる。	
181	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	二級建築士試験及び木造建築士試験の事務手続きの簡素化	二級建築士試験及び木造建築士試験の合格基準案等について、都道府県建築士審査会における検討等の義務付けを廃止する。	○ 二級建築士試験及び木造建築士試験は都道府県知事が行うことと規定されているが、実際の事務は、全都道府県が都道府県指定試験機関である、「公益財団法人 建築技術教育普及センター」に委託している。 ※ 他に委任できるような機関はなく、事実上独占状態となっている。 ○ 試験問題については、全都道府県が同じ指定試験機関(公益財団法人 建築技術教育普及センター)に委託していることから、全国同じものとなっており、試験の合格基準についても、実態として全国一律となっている。 ○ 都道府県建築士審査会は、二級建築士及び木造建築士試験に関する事務(都道府県指定試験機関が行う事務を除く。)をつかさどると法第28条に規定されていることから、試験の合格基準案を建築士審査会に諮ることとしている。 ○ しかし、全国一律となっている合格基準については、建築士審査会も追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化している。 ※ 建築士試験については、審査会に年に2回諮っており(学科試験、製図試験)、その際の参集依頼や報酬の支払い等により事務が煩雑となっている。 ※ 審議自体が形骸化していることについては、建築士試験全国連絡会議においても議論されており、他の団体からも同様の意見が挙がっている。	試験毎に建築士審査会を開催する必要がなくなることで、建築士審査会の開催頻度が低くなり、事務の効率化や審査会開催費用の削減が考えられる。 また、審査会構成委員が参集する回数が減ることによる負担軽減も見込まれる。	建築士法第28条	国土交通省	長野県	山形県、群馬県、石川県、静岡県、京都府、香川県、佐賀県、大分県	○建築士の処分等の案件がなければ、審査会を開く必要がなくなるため、事務の軽減が図られる。 ○本県でも、二級建築士試験及び木造建築士試験の合格基準点を決定するにあたり、建築士審査会に諮って決定している。しかし、全国一律の合格基準点案を、本県だけ変更する根拠は無く、案を追認するだけの形骸化した審査会となっているため、委員からも開催の必要性を疑問視する声が出ている。 ○本県においても同様の状況であり、建築士審査会の委員から形骸化されている旨、同じく意見が挙がっている。また、合否判定のために開催する建築士審査会の日程調整は、かなりタイトなものになっており、各委員の日程調整にはかなりの時間を要している。※全国の各都道府県の共通認識になっている。 ○本県審査会においても、全国一律となっている合格基準を追認するだけの状況となっているため、義務付けを見直してほしい。 ○建築士試験の合否に係る審査会参加については、必ず年2回開催されることから、その事務手続き、及び審査会委員の審査会参加に対する負担が実態として大きい。現状、合格基準点等については全国一律となっていることから、各々に対する負担軽減のためにも、建築士試験の事務手続きの簡素化については必要と考える。 ○全国で同一の試験問題が出題されており、全国一律の合格基準について、建築士審査会も追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化している。(過去に同理由により、審査会委員から都道府県審査会で承認する必要性について意見あり) ○都道府県建築士審査会は、二級建築士及び木造建築士試験に関する事務(都道府県指定試験機関が行う事務を除く。)をつかさどると法第28条に規定されていることから、試験の合格基準案を建築士審査会に諮ることとしている。しかし、全国一律となっている合格基準については、建築士審査会も追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化している。※建築士試験については、審査会に年に2回諮っており(学科試験、製図試験)、その際の参集依頼や報酬の支払い等により事務が煩雑となっている。※審議自体が形骸化していることについては、建築士試験全国連絡会議においても議論されており、他の団体からも同様の意見が挙がっている。	
201	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	道路占用許可に係る基準の弾力化	道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切と認める場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、道路占用許可基準の弾力化を求める。	道路空間を活用したまちのぎわいづくりが各地で進められているが、道路の占用許可は、原則として、道路の敷地外に余地がなくやむを得ない場合のみ行うことができるとされている。 しかしながら、道路の中には、歩行空間に余裕のある歩道や緑地帯など、一定空間の占用を認めても機能上支障が生じないケースもある。実際、広島市では、副道や副道の歩道も含めると幅員が100mに及ぶ道路(平和大通り)があり、この道路の緑地帯等の占用を許可しても交通に支障は生じないが、前記の基準があるため道路占用を許可することはできない。 都市再生特別措置法において、都市再生整備計画の作成等で前記の基準は緩和されるが、道路管理者が一定の区域で占用を認めても支障がないと判断し、それを市町村や警察も同意しているような場合には、都市再生整備計画の作成等は必要ないものとする。 そこで、道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切であると認めるものについては、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。 なお、都市再生特別措置法の特別措置を活用する場合、前述の地域は既に都市機能などが集積している市街地であるため、都市再生整備計画に適当な基幹事業などを盛り込むことが困難であり、同計画における目標や評価指標の設定が課題となると想定される。また、まちのぎわい創出を図る提案事業については、その事業内容を詳細に決定した上で、公安委員会などの同意を得るための社会実験等が求められるなど、事業者(占有者)の負担が大きくなることも想定される。	都市再生整備計画の作成等をしなくても占用許可を行うことができるようになるため、地方公共団体の事務負担が軽減されるとともに、まちのぎわいづくりの担い手の増加や計画的な道路空間の活用に繋がる。 また、担い手が行う事業内容に応じて、イベント時における一時的な事業だけでなく、長期間の占用許可を行うことができるなど、柔軟な対応が可能となる。	道路法第33条第1項	国土交通省	広島市	川崎市、福井市	○基幹事業の整備時期と地元機運の醸成時期のタイミングが合わない。また、地元機運が醸成し整備計画を変更する場合の、目標指標の設定方法に占用でも課題である。 そのため、地元組織発意で、道路管理者が占用を認め、警察も同意しているような場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。 ○本市においても、道路占用許可の特例制度を活用し、オープンカフェ事業の実施を検討しているが、制度活用のために都市再生整備計画を策定する必要がある。しかし、都市再生整備計画においては、計画の目標や目標を定量化する指標の設定、計画完了後の評価事務など様々な事務負担を伴う。許可基準の弾力化によって、事務手続きの簡素化が図れる。 ○本市においても、都市における賑わい創出や地域課題の解決等の観点から、都市再生緊急整備地域内において、オープンカフェ等の設置などを検討している。一方で、都市再生緊急整備地域の指定がないエリアにおいても、地域の担い手等から道路空間の活用に関する提案がなされているが、現行基準に基づく、一時的なイベント等の開催に留まっている。これらの状況を踏まえ、道路としての機能を確保しつつ、地域課題に対応した柔軟な運用が必要と考えることから、提案の趣旨に賛同する。 ○都市再生整備計画にあるオープンカフェ等と同じ場所、同じ内容であっても、他の団体には占用許可を行うことができず、道路管理者として公平性に欠ける対応となっている。このため、まちのぎわいづくりのための活用が阻害されている。 ○本市では平成29年度より、都市再生整備計画を作成の上、特例での占用許可により、オープンカフェを実施している。特例制度を活用するにあたって、関係者との協議、都市再生整備計画への記載、特例占用区域の指定、占用主体の指定等、請手続のために、約2年間を要したため、市内にある各緑地帯で同様の手続きを進めていくことは困難である。新設された道路協力団体制度等により、都市再生整備計画への記載に係らず、許可をあたえることも可能だが、占用主体には法人等であることなど、公募資格が設けられており、実際の運用までには至っていない。都市再生整備計画への記載の有無に関わらず、無余地性等の許可基準の弾力化を行うことができれば、市内で管理している緑地帯を活用し、道路管理者としてまちの賑わいに寄与した上で、道路維持管理作業の負担軽減にも効果も期待できると考える。 ○都市再生整備計画にあるオープンカフェ等と同じ場所、同じ内容であっても、他の団体には占用許可を行うことができず、道路管理者として公平性に欠ける対応となっている。このため、まちのぎわいづくりのための活用が阻害されている。	

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>	
	区分	分野									団体名	支障事例
203	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和	地域公共交通会議で協議が調った一般乗合旅客自動車運送については、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調え運輸局へ届けるが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届けられるようにすることを求めるもの。	【制度改正の経緯】 本市が主催する地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダイヤの変更等について、地域などの関係機関で協議、合意した案件に同意し、その後運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区間の経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更(迂回)、過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域の関係者間で合意されている範囲内での速やかな変更等が望まれる案件についても、運輸局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。また、これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、運輸局により地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確認し、会議等の開催を行っている。 【支障事例】 本市においては、地域での協議、区役所での地域公共交通部会等の合意を経て、地域公共交通会議で同意を得ていることから、運輸支局の申請までに約2ヶ月間必要とされる。そのため、許可までに約3ヶ月有し、一定期間の経路変更が必要となる水道工事などの工事工程に支障をきたす事例や、地域のイベント時に子どもや高齢者の運賃を割り引く提案を受けたが、申請までの期間が足りずに断念する事例があった。	地域公共交通会議での審議事項を明確にし、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、同意されている基本的な範囲内において、基準を明確にした上で、地域などの関係機関の協議、合意により運輸局に届けられるようにすることで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上する。	道路運送法第9条第4項 道路運送法施行規則第9条第2項 道路運送法第15条第1項	国土交通省	新潟市		ひたちなか市、柏市、三奈市、伊豆の国市、福知山市、西宮市、和歌山市、大村市、延岡市	○法令上に協議会の同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、当市も都度、同意の必要性についての疑義を生じている。例として、市道の新設に伴うバスの経路変更について、変更による運行時間の短縮となり、また、停留所の移動等の不利益もなかったが、協議会申請している国庫補助金の対象路線であったため、協議会に諮ることがあった。本提案により、地域における重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上すると思われる。 ○本市においても、路線の軽微な変更や一定期間の運賃変更等について、その都度協議を行っており、上記のような支障事例は生じていることから、協議すべき案件の基準の明確化及び手続きの簡略化を求める。 ○コミュニティバス等における、短区間の経路変更や道路工事、行事等に伴う一定期間の経路変更(迂回)等速やかな対応が望まれる案件について、地域公共交通会議を開催した場合、対応が遅れ支障が生じる。 ○地域に即した対応で柔軟に対応してもらいたい。会議の簡素化を図り、書面議決でも良い形式をとってもらいたい。交通の分野は、制度や届け出が難しく、分野が異なる異動がある自治体担当者にとって、明確な基準があると手強いや分別等がしやすい。毎年、同様の案件は、事務の簡素化してもらいたい。 ○長期間工事等による道路通行止めにより、早急な路線変更が必要な場合、地域公共交通会議での協議時間の確保が困難なため、路線の軽微な変更については事後報告扱いとすることを求める。 ○本市の地域バスにおいても道路工事による運行ルート変更や停留所設置場所での工事などにより、一時的に停留所を迂回する場合がある。このような場合、地域公共交通会議にて協議が調った証明書を添付し運行計画の変更申請を行っているが、運行ルートの変更が短期間であることや迅速な対応が求められるときには、軽微な変更については、地域公共交通会議の同意の規制緩和をお願いしたい。 ○【支障事例】 本市では、市の中心部を循環する「まちなか循環バス」をバス事業者と共同運行しており、平成28年度の地域公共交通会議において、「毎年8月の1ヶ月間(夏休み期間)における小学生料金の無料制度」の同意を得たところである。しかし、29年度も実施するにあたり、運輸支局から当該制度の実施については、毎年度、地域公共交通会議に諮る必要がある旨の指導を受けたとところである。 【制度改正の必要性】 過去、既に同意を得ている制度に関しては、その効果が一定程度見込める場合は地域公共交通会議を経なくとも実施可能とする等、会議の審議事項に係る基準を明確にしていきたい。 ○本市で運行しているコミュニティ交通は、対象地域の生活基盤が隣接市となっていることから、運行ルートにおける起終点のみが隣接市となっている。また、コミュニティ交通の利便性が向上するよう、常に地域住民が主体となり、ニーズ把握や意見の集約に努めている。そのため、運行当初からこれまで、毎年バス停留所の新設等の運行計画変更を行ってきたが、いずれも、利用者となる地域住民との意見集約や周知は十分果たしてきた。また、交通事業者等の関係機関とも事前に協議するなど円滑な運営に努めている。一方、運行計画変更を行なう際は、運行ルートの一部が隣接市となっているため、その都度、本市のみならず隣接市において地域公共交通会議を開催いただき、本市のコミュニティ交通の運行計画の変更について審議、合意のうえ申請手続きを行っており事務負担が多くなっている。一定、地域の関係機関で合意が得られているコミュニティ交通の運行計画変更にあたっては、バス停留所の新設等変更計画内容が本市内に限るなど、極めて隣接市への影響が少ないものについては、手続き手順を含め緩和いただきたい。
209	日 地方に対する規制緩和	土木・建築	駅前広場等における立体道路制度の適用要件の緩和	駅前広場等において立体道路制度を活用するため、交通結節点を対象として、都市計画法第12の11及び建築基準法第44条第1項第3号において自動車専用道路及び特定高架道路等に限定されている道路の適用要件を緩和すること。	現在、区では鉄道の連続立体交差事業を契機とした駅前周辺街づくりに関して、都市計画マスタープランに定める「駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上」のため、駅前広場の整備を進めている。広場の事業用地にかかると地権者には小売店を営業者も多く、生活再建の場として求める代替地は取得が困難で事業進捗に支障をきたしている。このような状況下で、駅前広場の用地の一部を活用して、商業テナントと住居が共存するビルを建設する案を検討している。区としては、駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上に資するものであることから、立体道路の対象道路の緩和により駅前広場における共同ビルの建設を可能とし、街づくり計画の実現を図りたい。	生活再建の場である代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備することによって、広場の整備事業推進と良好な商業環境の形成を同時に実現することができる。	・道路法第47条の7(道路の立体的区域の決定等) ・都市計画法第12条の11(道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画) ・建築基準法第44条(道路内の建築制限)	国土交通省	特別区長会		川崎市	○区内の駅・地域を経由する地下鉄の延伸など鉄道ネットワーク計画のうち、当区内には3つの新駅が予定されており周辺のまちづくりに積極的に取り組んでいる。新設予定駅は、延伸後、当面の終端駅となることから、当区内にとどまらず他県内からの利用も想定されている。よって、一定規模の交通広場や生活サービス施設を立地促進していく必要がある。一方、当該地は風致地区の都市計画が定められており土地の高度利用が難しく、また、既成市街地でもることから生活再建を直近の場所における権利者が多くいる。こうしたことから、立体道路制度における道路の適用要件を緩和し、駅前広場等でも活用できるようにすることで市街地再開発事業や建物の共同化事業の敷地面積を広く、交通広場とあわせて駅前周辺整備を進めやすくすることを要望する。 ○本市では、交通結節点である拠点駅において、駅を中心としたまちづくりにより、都市機能集積が図られている。一方で、高密度化した駅周辺の市街地において、限られた空間の中で効率的な交通結節機能の強化を図るためには、土地の重層的な利用が必要と考えることから、提案の趣旨に賛同する。
234	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	港湾法第2条第6項に規定する国の施設認定の弾力的な運用	既設港湾施設のうち、港湾法上、港湾施設とみなされていない施設に対する国の施設認定の弾力的な運用を求める。 具体的には、事務連絡の改正等により、臨港地区として一団の区域として捉えることができない施設も港湾施設として位置付けられるような措置を講じていただきたい。	港湾法では、港湾区域又は臨港地区内における施設を「港湾施設」と位置づけしており、港湾区域又は臨港地区内に設置が困難な施設については、国が港湾法第2条第6項の規定による施設認定を行うことで「港湾施設」とみなされるものである。 国土交通省の見解として、認定制度の適用は、限定的又は臨港地区指定までの暫定的な措置であり、未認定施設の設置場所が都市計画区域である場合には、臨港地区の指定を行うべきとされている(平成22年6月10日付事務連絡「港湾法に基づく適正な事務処理について」)。 本府の宮津港において、昭和42年から45年にかけて設置した港湾施設(船揚場)の設置場所が臨港地区外で、国の認定も受けていないものがあったため、当該施設を港湾法に基づき適正管理するため、本年2月に国に対し施設認定を申請したが、設置場所が都市計画区域外であることから、臨港地区の指定で対応すべきものとして認定が認められなかった。 しかし、当該未認定施設は、施設の設置から長期間が経過し、周辺も住宅が密集し、都市計画法上の第一種住居地域に指定されており、こうした地域の都市計画の変更は、区画整理や施設の大規模な改築等を必要とする積極的な理由が無ければ難しいのが実情である。 また、都市計画の変更は、公聴会の開催による住民の意見調整や都道府県都市計画審議会の開催等、時間や事務手続の負担が生じることとなるため、現実的には数年に一度の大幅な見直し時に併せて臨港地区の手続(都市計画の変更)を行わざるを得ない。 未認定施設は、港湾法上の施設でないことから、港湾法の規定に基づく港湾施設の区域内における禁止行為や罰則規定を適用できない等、施設の管理上好ましくないため、速やかに港湾施設としての位置付けを行うべきと考え。 平成22年の事務連絡は、港湾法に基づく国の施設認定の考え方を示したものと認識しており、港湾施設は臨港地区指定が原則ということは理解している。 本提案は、同事務連絡の別添「港湾施設の位置付けに当たって留意する事項等」の1の(2)において、施設認定によらざるを得ないものとして、周辺地域の実情により臨港地区として一団の区域として捉えることができない施設も含めていただくようお願いするものである。	港湾法上の施設認定を受けることにより、以下の点が可能となり適切な施設管理を行うことができるようになる。 ①港湾法第37条の11第1項及び第63条第4項の規定により、港湾施設の区域内における禁止行為や罰則規定を適用できる。 本府の場合、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例(平成21年京都府条例第53号)」で禁止行為や5万円以下の過料の罰則を規定しているが、未認定施設は、港湾施設とみなされないため、同条例の適用はできない。 ②施設利用料を徴収できる。 本府では、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例」に基づき使用の承認及び使用料の徴収を行っているが、未認定施設は、港湾施設とみなされないため、同条例の適用はできない。	・港湾法第2条第6項 ・平成22年6月10日付事務連絡「港湾法に基づく適正な事務処理について」	国土交通省	京都府、兵庫県、和歌山県			
235	日 地方に対する規制緩和	土木・建築	道路局所管補助事業等における現場技術業務委託に係る事務の簡素化	道路局所管補助事業等における現場技術業務の実施にあたり、事前に地方整備局等との包括協議を行い、約2、3か月程度の期間を要している。また、京都府では、最長約6か月程度の期間を要しており、速やかに交付申請や委託発注の手続きを執行することができない。	事前協議がなくなることで交付申請を年度当初に行い、滞滞なく事業を執行することができるようになる。	(平成4年4月30日)建設省道総発第192号、建設省道二発第12号、建設省道地発第17号)道路局所管補助事業等における現場技術業務委託について	国土交通省	京都府、兵庫県、鳥取県、京都市				

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		
	区分	分野									団体名	支障事例	
248	A	権限移譲	運輸・交通	自動車運転代行業に係る指導・監督を円滑に行うための制度の見直し	自動車運転代行業について、「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、適例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定することを可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みに見直す。	【経緯】 第4次一括法において、自動車運転代行業に関する国土交通大臣の権限・事務の一部が平成27年度から都道府県知事に移譲され、法及び国の技術的助言に基づき県内の代行業者の指導・監督を行っているところであるが、認定や立入検査後に、事業所の撤去や保険料を未納とし、法令で義務付けられている事項に係る必要経費を加味した適正料金を大幅に下回る料金を設定している業者が存在する。 静岡県内における平成28年の自動車運転代行業者の人身事故は24件に上り、事故が発生した際には、利用者が不利益を被るケースもある。 【支障事例】 県及び県公安委員会では、事業者による義務付けられている事業所の設置、自動車保険への加入、運転従事者の研修等について、立入検査や講習会の実施など事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、自動車保険の支払い状況の報告が義務化されていないことや利用料金に関する具体的な規定がないことなどから、このような事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。	保険の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金の規定などにより、法令で定められた義務を遵守していない可能性のある事業者の発見、指導・監督、摘発等を円滑に行うことが可能となる。 最低利用料金の規定は、利用者が適法に運転代行業を営む事業者を選定する際の参考にもなる。 また、適法に運転代行業を営む事業者が必要以上の価格競争を意識せず、安全性を確保するための整備費用や人件費に投資をすることができ、利用者の保護につながる。	自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第11条	警察庁、国土交通省	静岡県		茨城県、滋賀県	○「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、随伴用自動車の任意保険加入が義務化されていないため、公安委員会からの認定の事前協議において、任意保険加入は認定の要件ではなく、任意保険未加入でも認定されることになる。このことは利用者保護の観点から問題である。また、当県は国からの権限移譲を受けたが、自動車運転代行業者への指導監督を行うには十分な体制とはいえない。については、まずは、国の法制度の見直しと都道府県が運転代行業者への適切な指導監督が行える体制確保のため、国による十分な財政措置が必要である。 ○本県では、各事業所に対する立入検査や講習会などを通じ、事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、保険加入状況の報告義務化や最低利用料金の規定に関して具体的な規定がないことから、不良事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。 ○本県では法第21条に基づき、保険の加入状況に係る報告書の提出を求めているところであるが、未提出の事業者も多く、実態把握が困難となっている状況がある。
259	B	地方に対する規制緩和	医療・福祉	保育所等の設置に係る採光基準の緩和	建築基準法施行令(昭和25年5月24日法律第201号)により、保育所等の採光基準が施設に義務付けられ、保育所等の設置が困難となっていることから、当該基準の改正を求める	高層マンションの建設ラッシュ等により都市部を中心に保育所等の新設の必要性が高まっている。しかし、都市部においては新設するための用地を確保することが困難であるため、賃貸物件を活用して保育所等の整備を進めているが、保育所を設置する物件の確保が困難な状況にある。さらに、せっかく見つけた物件であっても、建築基準法施行令の採光基準を満たさなため、整備を断念せざるを得ない場合があり、待機児童の解消が困難となっている。	保育所等の設置促進が図られ、待機児童の解消につながり、一億総活躍社会の実現に資する。	・建築基準法第28条 ・建築基準法施行令第19条	内閣府、厚生労働省、国土交通省	大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、大阪府		高槻市、大村市	○保育所等の立地については、利便性の高い地域が特に求められるところ、都市部においては、用地や物件の確保が困難な状況であり、採光基準の緩和により、物件の選択の幅が増えることで整備の促進につながる。 ○現在、本市に支障事例はないが、今後、本市もそのようなケースが考えられる。
265	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	「空家等対策の推進に関する特別措置法」における所有者の所在を特定する手段拡大	所有者等の所在をより円滑に把握するため、空家法第10条第3項に基づく市町村からの求めに応じて、郵便事業者が郵便転送情報や登記情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。 【支障事例】 府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等を利用してもなおその所在の特定が困難となっている事例がある。 その際、複数の市町村において、空家等の所有者の所在を確知し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることを理由に提供困難との見解であった。 また、平成29年5月に総務省より、「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン(総務省告示第167号)」とその解説書が発出されており、その中において、個人情報の第三者提供の制限の例外事例が示されている。しかし、具体的事例に、空家の所有者を特定する場合は含まれておらず、個人情報の第三者提供制限の例外の適用範囲内か定かたではない。	【現状】 所有者等を確知するための手段として、空家等対策の推進に関する特別措置法(以下、「法」という)第10条や空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針(以下、「指針」という)に基づき、固定資産税情報や登記情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。 【支障事例】 府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等を利用してもなおその所在の特定が困難となっている事例がある。 その際、複数の市町村において、空家等の所有者の所在を確知し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることを理由に提供困難との見解であった。 また、平成29年5月に総務省より、「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン(総務省告示第167号)」とその解説書が発出されており、その中において、個人情報の第三者提供の制限の例外事例が示されている。しかし、具体的事例に、空家の所有者を特定する場合は含まれておらず、個人情報の第三者提供制限の例外の適用範囲内か定かたではない。	従来確知できなかった空家等の所有者等の所在が確知されることにより、直接改善等の働きかけが可能となり、住環境の改善等が図られる。	空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項	個人情報保護委員会、総務省、国土交通省	大阪府、滋賀県、兵庫県、和歌山県、京都府、大阪市、堺市		いわき市、ひたちなか市、船橋市、小田原市、中野市、多治見市、静岡市、松原市、伊丹市、浜田市、新居浜市、田川市、佐賀県、大村市、宮崎市	○近隣住民より空き地の不法投棄についての陳情を受け、所有者に適正管理を依頼するため、登記簿謄本、住民票、戸籍謄本を取得したが、所有者の住所は当該空き地のものしか把握できなかった。やむを得ず当該空き地あてに文書を送付したところ、返送されなかったため、転送されたもの想定されたが、転送先の住所が区では把握できないためそれ以上の対応は出来なかった。上記の事例では、所有者あて文書の転送先が把握できなかったことで区での対応がストップしてしまつたが、郵便事業者から郵便転送情報の取得が可能になれば、空家等の状況を所有者等に通知することが可能となり、住環境改善等が図られる可能性が広がることとなる。また、上記の事例は空き地のため現段階では特措法の対象外だが、今後も同様の事例が発生することが想定されるため、本制度改正による郵便事業者の郵便転送情報提供は空き地も対象として欲しい。 ○空家の所有者等を把握するため、固定資産税情報等については照会を行っているが、空家にも関わらず、その所在地が現住所のままとされているケースがある。この場合、郵便局に転居届が提出されていれば、1年間の限定ではあるが、現住所から郵便物が転送されることから、空家の所有者等の所在の特定への有益な情報となる。故に、空家の所有者等に郵便物が転送先へ配達される場合において、行政側から求めがあった時には、それに応じて、その所在地を情報提供できるようにして欲しい。 ○当市でも同様に住民票を置いたまま移動したために空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。空き家の所有者等へ指導するための調査手段が拡充されることが望ましい。 ○当市においては、空家等の所有者等に適正管理を促すため、固定資産税の課税情報などから所有者を特定し、所有者へ文書で改善を依頼しているが、所有者の所在地が当該空き家のままとされている場合がある。このような場合は、文書が未送達となるか、他の住所へ転送され、正確な現住所を把握することが困難となる。このため、転送先の情報入手することにより、所有者の正確な現住所を把握し、適正管理の依頼や空家等に関する情報の提供が可能となる。 ○既に挙げられている支障事例と同様に、空家の所有者等の所在を、登記・住民票・戸籍・課税・国民健康保険・介護保険等の情報を調査しても書類上、空家の所在地に居住していることとなっている等、判明しない事例がある。郵便物の返戻情報がないことから、実際の居住地に転送されているものと推測され、転送先情報が所有者等の所在確認に重要な情報であるといえる。なお、当市では、約2,800件の空家のうち、500件の調査をしたところ、このような事例が概ね30件程度あり、過去郵便局に空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項に基づく調査を実施しようとしたところ、憲法第21条(通信の秘密)を理由に断られた経緯がある。 ○当市でも空家等の所有者等が住民票を移動させずに転出や転居している事例があり、空家等の適切な管理を促すため、文書を郵送すると郵便局において転送され相手方には届くものの、所在が特定できないため、所有者等と対面して直接改善を働きかけることができず、対応に苦慮するという同様の支障案件が生じている。また、今後は、空家等の利活用においても、所有者等の意向確認などで連絡を取ることができず同様の支障事例が生じることが懸念されることから、郵便転送先の住所情報の提供は、空家対策に有効であると考えられる。 ○当市においても、空家等の所有者が住民票の居住地を空家等においたまま、介護施設に入所している場合があり、入所している施設の間合せを検討し、空家等対策の推進に関する特別措置法第10条の対象になるか国土交通省に問い合わせた結果、「居住地は住民票に記載されている場所であり、住民票のない介護施設は適用外となる」と回答されたことから、特定が困難になっている事例があり、空家等の所有者の所在を確知し、直接改善を働きかけるための手段に苦慮している。 ○明らかに居住が困難である空家を住所としている者に対し、住宅の状態を知らず通知を郵送した結果、郵便局から返送されない事例があり、郵便転送情報を基に転送されたとみられる。しかしその転送先は不明であるため、他に情報がない場合、直接改善を働きかける際に支障となる恐れがある。 ○当県内においても、固定資産税情報等を利用してもなお所有者の特定が困難となっている事例があり、「郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすること」は所有者特定を円滑に進める一助となると考える。 ○住民票を空き家住所に置いたまま転出・転居している場合、固定資産税情報においても住所が把握できておらず、所有者の住所特定が困難な事例がある。郵便物の転送情報は、所有者の所在特定において極めて有効な情報であることから、郵便事業者からの情報提供を求めることができるようにすべきと考える。 ○当市においても、所有者が住民票を移動せず施設等に入所しているなどの事例が多い。近隣住民や親族等への聴き取りなどにより対応しているが、緊急時等に所有者と連絡がとれないといった事態も想定され、郵便転送情報の利用は有効的な手段であると考えられる。 ○当市においても、支障事例と同様に所有者の所在の特定が困難である事例がある。空家対策の一環として、所有者と直接話をすることにより、空き家が適切に管理されるようになった事例は多い。そのため、制度が改正され、所有者の所在が特定されることにより、住環境の改善が図れると考える。 ○所有者等の確知には大変な労力を要すること。また、利用できる情報をもってしても有用な情報とならないことがあるため、郵便転送情報の利用は空家等の状況改善に資する意味は大きいものと考えられる。 ○空家等の所有者が転居等の届出をしないまま居所を移動している事案があり、電話等の連絡先も不明なことから、改善を依頼することもできない状態である。郵便の転送情報が利用できれば、所有者等へ空家等の現状説明や改善の依頼により、生活環境の保全に期待が持てる。 ○所有者が住民票を異動させずに転出している場合の対応は苦慮しているところである。法的根拠がない限り、民間事業者が情報提供することは難しいと思われる。 ○種々事情があり郵便転送手続きをしている人もいいると思われるが、郵便転送情報の利用により所有者等の所在を確知でき、直接会って改善に向けて説得することができれば早急な問題解決にもつながる。一定の条件をつけてもよいので郵便転送情報の利用ができるよう強く要望したい。 ○当市においても、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出している事例は多く、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等に加え、郵便転送情報を利用できることは、所有者等の所在を把握する手段として有効であるといえる。

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞	
	区分	分野									団体名	支障事例
273	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	空き家等の適正管理に向けた空家等対策の推進に関する特別法の見直し(管理責任者指定規定の創設)	空き家の管理について、法定相続人間で管理者を定めることが調整できない場合は、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすること	【現状】 空き家については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該法第3条に規定されているところであり、空き家の所有者が死亡した際、相続登記がされていない場合は、法定相続人全員に空家についての情報を提供し、適正管理を求めている。 しかし、自治体から空き家が危険な状態である旨を法定相続人全員に連絡したとしても、その義務を履行するか否かは最終的には本人の判断によるものであり、法定相続人同士が疎遠になっていたり、世代が変わっていることもあり、誰も管理せず、長年空き家が放置されていることが現状となっている。 【支障事例】 放置の状態が続くことで、近隣住民より苦情が寄せられ、早急に対応する必要が出てくるが、地方自治体としては、個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報まで提供することができず、法定相続人間の調整ができない。 そのため、地方自治体が法定相続人全員に連絡を行い、何らかの対応を取る必要があり、事務上の負担となっているほか、直ちに特定空家に該当しないような危険空家の対応が滞ってしまっている。 法定相続人のうちから代表者を指定することができれば、責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化(市から相続関係の教示を行うことも含む。)されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。	空き家等の管理責任者を指定することで空き家の管理に必要な措置が講じられることを期待できるとともに、地域住民の安全安心な暮らしに資する。	空家等対策の推進に関する特別措置法第9条、10条、12条	総務省、法務省、国土交通省	兵庫県、洲本市、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市			〇空き家の相続人が十数人おり、自分の相続分だけは負担するという相続人が多い案件がある。このような場合、相続人の管理責任の意識が希薄となり、管理責任者に誰もならず、空き家への対応が滞る。なお、相続放棄などにより相続人不存在となった空き家については、法で国庫に帰するとのことから、即時国が介入し、所有するような措置を願いたい。管理責任者を決めれば、これまで停滞していた空き家の対応が少なからず進むと考えられる。 〇当市でも同様に、所有者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。制度改正により、このような空き家の所有者等に対して連絡する際の手続きが円滑になることが期待できる。 〇空家等の所有者へ連絡を取る際に、所有者が死亡しているが、相続手続きがなされていない場合がある。相続財産管理人が設定されている場合は、相続財産管理人に連絡を取ることになるが、相続財産管理人が設定されていない場合は、相続権を有するすべての者に連絡を取る必要がある。実際には相続財産管理人が設定されているケースが少なく、管理者への連絡が困難となる場合がある。 〇相続権利者が複数で調整がつかず、誰も管理せず、空き家が放置されているケースがある。地方自治体として、連絡が取れる関係者に依頼し、権利者同士話し合うよう促すが、調整しない(できない)状態で、放置されてしまっている。 〇当該空家の法定相続人が複数存在しても、固定資産税の相続人代表者を管理者として見立てて指導を行っている。しかし、あくまでも「納税」の代表者であって建物の管理責任は負っていないという認識の方が多くように感じる。そこで、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようになれば責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。 〇当市では、相続関係人が30人近くのケースもあり、全員の連絡調整を行うのが困難で事務に支障をきたしている。また、相続登記をしやすくする環境を整えることが、空き家等の発生を抑制することに繋がる。平成29年5月に相続手続きが簡素化されたが、さらに必要費用を安価にすることも検討すべきではないかと考える。 〇当市においても、空き家の所有者が死亡した際に、相続登記がされておらず、法定相続人が多数にわたっていた場合があった。個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報を提供することができなかったが、当人が電話番号を伝えることを了承した上で、他の法定相続人と連絡をつなぐことができたため、解決に至ることができた。法定相続人が多数にわたる場合は、長期間の対応が必要となり、早急な空家等対策に苦慮している。 〇法定相続人が複数存在する場合は、当市でも法定相続人全員に適正管理を求めており、承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また軸となり得る人物に積極的に助言をするなど、親族間に入り込み対応している状況である。解決に至った事例もあるが、時間や労力を費やしているところであり、代表者を指定できれば迅速かつ円滑な対応が見込まれる。 〇問題のある空家等については多くの場合は、法定相続人の関係が希薄であるため、相続関係の教示も含む管理責任者の指定は、問題の改善が図られることが期待できる。 〇状態の悪い空家等については、所有者が既に亡くなって相続されずに長年放置されている事例が多く、相続人全員に改善を依頼するもの、相続人間による協議等が行われず、また、自分は関係ないとして無視する方もいる状況で、ますます状態が悪くなっていくことが容易に想像できる。相続人の中で代表者が指定できれば、円滑かつ早急な対応が期待できるとともに、事務負担の軽減につながる。 〇個人情報保護のため、本人の許可がない場合、連絡先の情報提供が難しく、法定相続人の連絡調整がなかなかつかない状況であり、事務上の負担も大きく、業務が滞っている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると思われるが、円滑な処理のため必要と思われる。 〇当市においても1件の空き家に対し6～7人の共有者がいる例がある。納税代表者は、空家等の及ぼす問題を理解されているが、共有者の中には死亡して次の世代に代わっている人もおり、ほとんどが県外在住者のため話をとりまとめることができないとのことである。管理責任者を指定できれば早急な問題解決につながると思われる。 〇住民苦情への対応を求めするために、法定相続人全員を特定する作業時間等は膨大であり、事務上の負担となる。当市では通常、納税義務者に対し適正管理の指導を行うが、法定相続人間で納税義務者の決定が進んでいないケースも散見されることから、提案のように代表者を指定することができれば円滑な対応を図れる可能性が高まる。
274	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	都市再生緊急整備地域における市街地再開発事業の施行要件の緩和	都市再生緊急整備地域内で市街地再開発事業を行う場合には、「区域内の耐火建築物の建築面積又は敷地面積が区域内のすべての建築物の当該面積合計の1/3以下」という施行要件を撤廃すること。	【現状】 市街地再開発事業は、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図ることを目的に、建築物や建築敷地の整備、公共施設の整備に関する事業である。 また、平成14年から、急速な国際化や少子高齢化などの社会情勢の変化に対応した都市の機能の高度化等や防災機能の確保に向け、緊急かつ重点的に市街地整備を推進すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として指定している。 本県の神戸市では、玄関口である三宮周辺地区を民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現するため、住民からの意見を踏まえ、神戸の都心の未来の姿「将来ビジョン」及び三宮周辺地区の「再整備基本構想」を平成27年9月に策定し、その実現に向けた取組を進めている。平成28年11月には、「神戸三宮駅周辺・臨海地域」が、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定された。 【支障事例】 神戸市の玄関口である三宮周辺では、建物の建替えが進んでいないこと等から、これを更新する必要があり、市街地再開発事業による再整備が有効な手段である。しかし、都市再生緊急整備地域は、国及び地方自治体が総力を挙げ、当該地域の整備のため緊急かつ重点的な事業実施に努めることとされているにもかかわらず、市街地再開発事業の施行要件である「区域内の耐火建築物の建築面積又は敷地面積が区域内のすべての建築物の当該面積合計の1/3以下」を満たすことができない地区では、早急な市街地整備ができない。 そのため、都市再生緊急整備地域内においては市街地再開発事業の施行区域の要件の撤廃を求める。	県の重要な拠点である三宮周辺地区の再整備が促進されることで、にぎわいの創出や国際競争力の向上、地域の回遊性向上等が期待できる。	・都市再開発法第3条 ・都市再生特別措置法第2条	内閣府、国土交通省	兵庫県、神戸市、和歌山県、鳥取県、京都府、関西広域連合			—
275	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し	①交通空白地の解消を図るといふコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、コミュニティバスの導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無くとも許認可を可能とすること。 ②地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。	【現状】 まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。 特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者との意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定になるなど、地域住民が望まない結果となっている場合がある。 【支障事例】 洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した(平成28年度は3回開催)。 しかし、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が紛糾した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。 コミュニティバスは既存バスの休廃止に伴う交通空白地の解消を図るために導入するものであり、コミュニティバスの導入に当たっては地域公共交通会議での既存事業者との合意は原則不要だと考える。 地域公共交通会議の開催は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限定し、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許認可が可能となるよう規制の緩和が必要である。	交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュニティバスの導入が可能となる。	・「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」自動車局長(平成27年4月1日付け国自旅第370号)5(1) ・地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン3(1) ・コミュニティバスの導入に関するガイドライン3(1)	国土交通省	兵庫県、洲本市			〇民間との共存は、地域公共交通会議に諮る前にしっかりと協議が必要である。 〇本市において導入している地域バスは、路線バスの撤退による交通不便地域に導入しているが、一部区間が路線バス撤退事業者のバス路線と競合するため、その区間での乗降は上記バス事業者の反対により地域公共交通会議にて認められていない。しかし、路線バス事業者が撤退したため、地域住民が地域特性に応じた運行計画を作成し、住民の利便性の確保に取り組んでいるコミュニティバスに対し、バス路線撤退事業者から既存バス路線との競合はさけるべきとして、地域公共交通会議にて反対があり合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先すべく地域公共交通会議にて過半数以上の賛成があれば認められるよう許認可の規制緩和が必要である。

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		
	区分	分野									団体名	支障事例	
277	B	地方に対する規制緩和	環境・衛生	農業集落排水処理施設で排水処理が可能な事業場の拡大	地方創生の実現に向け、地域資源を活用した6次産業化等を推進するため、農業集落排水処理施設で排水処理が可能な業種について、排出量、排水の性状及び特性から合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無いと認められる場合は、畜産食料品製造業や酒類製造業等の排水を処理可能とすること。	【現状】 農業集落排水処理施設は、農村地域の家庭の生活排水を処理することを目的としているため、公共下水道処理施設に比べると小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限りがある。 また、農業集落排水処理施設は、法的には一般家庭に設置された浄化槽と同じ位置付けであり、大型浄化槽として扱われるため、工場排水などの事業用排水を処理することはできない。しかし、平成12年3月31日の通知により、野菜缶詰・果物缶詰・農産保存食品、パン・菓子製造業、その他の食料品製造業については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い場合は処理可能となった。同通知では、処理が可能な業種は、順次追加する予定とされているが、その後追加されていない。 【支障事例】 多可町では獣害、特に鹿被害が農産物に占める割合が高く苦慮している。このような中、多可町では、狩猟や有害駆除により捕獲したシカや、山田錦、ラベンダー等の地域資源を活用した6次産業化を促進している。そのため、今後畜産食料品製造業や酒類製造業の立地や起業等が見込まれるが、農業集落排水処理施設しかない地区では、加工場等からの排水処理が課題となることが想定される。 については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い業種については農業集落排水処理施設での排水処理を認めていただきたい。	農業集落排水処理施設への畜産食料品製造業などの排水受け入れが可能となることにより農業集落排水処理地域等での企業立地や起業が期待され、地域活性化につながる。	・浄化槽法第2条第1項 ・「合併処理浄化槽により処理可能な雑排水の取扱いについて」(平成12年3月31日厚生省通知) ・「尿尿と合併して処理することができる雑排水の取り扱いについて」(平成12年3月31日建設省通知)	農林水産省、国土交通省、環境省	兵庫県、多可町、滋賀県、和歌山県、鳥取県、京都市、関西広域連合		大村市	○今後、同様の支障事例が発生することが考えられ、農業集落排水施設で排水処理を認めることで、企業立地や周辺地域への定住促進につながり、地域活性化を図ることができることから、制度の改正をさせていただきたい。
281	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーに係る旅行業法の適用除外	【現状】 平成28年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を发出し、旅行業の登録を受けていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を収受して災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行業者の登録を必要とされた。 災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成28年6月に国交相から改善策検討の意向が示され、旅行業法への特例を設ける予定との報道があったが、その後動きが確認できない。 また、平成29年3月10日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。 【支障事例】 本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。 本県の「ひょうごボランティアプラザ」は、ボランティア募集や参加費用の徴収を旅行業者に任せるとしたが、当団体では以前からバスの運行や宿泊先の手配を旅行業者に委託していたため追加の負担はなかった。 しかし、社協等が新たに旅行会社へ委託する場合は委託料が発生することから、参加者の費用負担が増え、ボランティアの意欲を削ぐことにつながりかねない。 被災地の復旧復興にとってボランティアの活動は不可欠なものであることから、災害ボランティアツアーの実施に当たり事故発生時の対応や責任者の明確化等が可能な地方自治体及び公益性、公共性が高い社会福祉協議会は、旅行業法の適用除外とすること。	旅行業法の適用を受けず災害ボランティアバスの運行が可能になることで、各団体からの迅速なボランティア派遣が可能となり、被災者ニーズへの対応や災害ボランティアセンターの運営補助など被災地の復旧復興への支援につながる。	旅行業法第2条、第3条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、和歌山県、京都市		酒田市、八王子市、豊橋市、奈良県、広島市、倉吉市、田川市、大分県	○ボランティアは自力で現地入りするのが原則であるが、交通事情等により不可能な場合も想定されるため、社会福祉協議会が費用を徴収してバス輸送できるようにすべきと考え。 ○平成28年4月に発生した熊本地震では、県社会福祉協議会が主催となり、被災地で生活支援活動を行うためのバスツアーを企画し、旅行会社に委託した上で実施した。市としても、ホームページ等を活用し広く周知を図ろうとしたが、主催者側からホームページ掲載での募集案内は旅行業法に抵触する恐れがあり、控えるよう注意があったことから、十分な周知ができなかった。 ○本市社会福祉協議会では災害ボランティアツアーを通して、被災地支援を行っている。迅速な被災地支援のために、旅行業法の適用除外等が定められないと、今後の円滑な災害ボランティアツアー実施が困難になる状況である。 ○今回催行した熊本震災支援の「災害ボランティアバス」運行に関して、旅行者等を介介することで次のような支障が生じた。①取扱い(バス配車手配等)手数料が発生した。②災害ボランティアバスの運行は、即応性を重視するため催行情報公開から運行まで短期間で手続きが必要であるが、バス運行会社と直接交渉ができなかったために十分な調整がなわず、参加希望者への情報提供が不十分になったり、現地でのトラブル(移動時間の長さやバス配車場所の変更等)があった。 ○地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受け入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本市の防災対策等に資するものとなる。また、災害支援を通じた自治体間の相互協力、災害ボランティアとして活動を希望する市民ニーズにも対応できるものとなる。	
282	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体が公用目的で小型船舶の登録事項証明書等の交付を請求する際の手数料の免除	【現状】 小型船舶登録事項証明書の交付申請に当たり、国及び一部の独立行政法人は手数料が課されないが、地方自治体が交付申請を行う際には手数料が課されることから、地方自治体が公用目的で交付申請する際には、国と同様に手数料の徴収対象外とすること。 【支障事例】 小型船舶登録事項証明書等の交付申請において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。 手数料について当初から予算措置されていたが、新たな放置艇が発見された場合は予算措置に時間を要し、対応が遅れることになる。 また、プレジャーボートと漁業者が漁場でトラブルとなったため、当該プレジャーボートの所有者を小型船舶登録事項証明書で確認し必要な指導を行おうとしたが、予算が措置されておらず、迅速な対応ができなかったという事例もある。 なお、不動産に係る登記事項証明書やダム使用権登録簿の謄本等の交付については、国又は地方自治体の職員が、職務上請求する場合には、手数料を要しないと法令で規定されており、小型船舶についても同様の扱いとしていただきたい。	地方自治体が公用目的で小型船舶登録事項証明書等の交付を請求する際の手数料を免除することで、予算措置に要する時間を省き、事務手続きを速やかに放置艇所有者の確認を進めることができ、放置艇解消の促進に資する。	小型船舶の登録等に関する法律第29条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、和歌山県、鳥取県、徳島県、大阪府		埼玉県、神奈川県、石川県、浜松市、高松市、佐賀県、長崎市	○県においても、指導のために小型船舶登録事項証明書を交付請求することがあるが、手数料が免除されれば予算執行に係る事務が不要となり、より迅速な対応が可能となるため、現行制度を見直しを。○プレジャーボートの不法係留の解消にあたっては、所有者に対する適正保管の指導が重要となるため、所有者の特定は不可欠である。平成13年12月26日「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会報告書」(国土交通省総合政策局)の中に、「平成14年4月から開始される登録制度の活用によりプレジャーボートの所有者が確認できるようになることと相まって、手続の一層の迅速化、円滑化を図るなど監視処分等の実効性を高める必要がある。」との記載があることから、所有者特定的重要性は、広く認識されているといえる。しかしながら、地方公共団体が所有者を特定するため証明書等の交付を受ける場合、国や独立行政法人と異なり手数料を支払わなければならない。これは地方公共団体における不法係留適正化に支障をきたす恐れがある。については、適正化をより一層推進するため、公用申請については手数料を無料にすることを要望する。 ○現地を巡回して放置艇を発見しても予算措置後の対応となっているため、機動的な対応ができない。 ○県が管理する一般河川においては未だ40隻を超える数の放置船舶が存在している。一方、河川は原則として自由に使用できることもあり、船舶の状況は随時変化する。新たな放置船舶の発生も防ぎ難い。したがって、発生後の速やかな対応が必要となる。あわせて、県では今後放置船舶の対策を強化する予定であり、船舶の所有者の把握に関する手続が迅速に可能となるよう要望するものである。 ○放置船舶が発見された場合は、日本小型船舶検査機構に小型船舶登録事項証明書等の交付を請求し、所有者等を調査する必要がある。証明書の請求目的を鑑みて地方公共団体から公用請求については手数料免除とすることで、速やかに放置艇所有者の確認を進めることができる。 ○県においては所有者等を確認するため、小型船舶登録事項証明書等の手数料について予算措置を行い、対応している。しかしながら不動産に係る登記事項証明書等、公務にかかわる場合は法令で手数料を要しない旨定められているが、小型船舶登録事項証明書等については公務であるにもかかわらず、手数料の徴収対象としている。平成26年に国が10年間で放置艇をゼロにする計画を策定し、その目標達成に向けて施策を推進するうえでも、国と同様に徴収対象外としていただきたい。 ○小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。手数料について当初から予算措置されていたが、新たな放置艇が発見された場合は予算措置に時間を要し、対応が遅れることになる。	
288	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	四等三角点の柱石の復旧等に係る権限の市町村への付与	1 地籍測量の基準となる四等三角点が亡失や傾斜等使用不能となった場合、国有財産のため国土地理院による復旧を待たざるをえず、測量作業が遅れることがある。このため、柱石の復旧について、国に報告した上で市町村でも実施できるよう権限を付与すること。 2 地籍調査終了後、国土地理院により廃点処理される四等三角点があるが、地籍調査が完了しても測量の基準として四等三角点を使うことがある。このため、市町村が求める場合には地方自治体が設置した公共基準点と同様に市町村が管理できるようにすること。	【現状】 基準点は測量の基礎として、公共測量、地籍測量、地殻変動観測等の他、都市計画等に必要ない地固作成に使用される。 そのうち、四等三角点は、国土調査による地籍測量のために設置されたものであり、地籍測量の与点(経度・緯度・標高の基準になる点)として使用される国有財産である。 このため、四等三角点を公共測量の与点として使用する際には、使用承認申請を国土地理院に届出することになっており、また、当該四等三角点に異状があれば現況調査報告書により報告し、工事等の支障になる場合は、移転の請求を行うこととなっている。 【支障事例】 四等三角点は、地籍調査完了後も、公共測量等の基準点として使うことがあるため、亡失や傾斜、異常による使用不能は事業に支障が生じる。しかし、市町村が自ら復旧することができず、国土地理院が復旧を行うが、一ヶ月程度時間を要するため、地籍測量の作業等の進捗に支障を来たす。 また、地籍調査終了後、成果に何らかの異状がある等存続の必要性の低いものや費用対効果の観点から廃点することが望ましいと判断できるものは措置対象となり、廃点が進められる。このため、市町村が測量において四等三角点を使おうとしても廃点となって使いえないため、他の国家基準点の活用等測量の計画を見直す必要があることがある。	四等三角点の速やかな復旧及び成果の活用により、速やかな地籍調査が可能となる。	・測量法第21条第3項、第22条、第24条 ・地籍調査作業規定準則第38条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市		東温市	○当市は人口密集地に活断層が存在する等、今後予想される南海トラフ地震では大きな被害の発生が指摘されている。災害復旧においては国土調査の成果が幅広く活用されると見込まれ、地籍調査で使った四等三角点は復旧に伴う測量等にも活用が見込まれるため、市町村への権限の付与は速やかな復旧に有効である。
294	B	地方に対する規制緩和	農業・農地	市民農園を開設できる者の要件の緩和	現在、本市においては、特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律に基づき、2つの市民農園を開設している。これらの市民農園については、開設時に設置期間を20年に設定しており、20年経過後は、農地に復旧するか、または現在管理を委託している集落(任意団体)に農園を譲渡し、引き続き運営を行ってもらうことを考えている。 しかしながら、現行制度では、任意団体は農地の貸付等の行為ができず、市民農園の開設主体とすることができない。この解決策としては、任意団体の法人化等が考えられるが、集落にとっては法人化手続き等が高いハードルと感じられ、法人化には消極的である。	集落、自治会等の任意団体についても市民農園の開設主体となれることとなり、より地域の実情に応じた市民農園の設置・運営が可能となる。	市民農園整備促進法 特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律	農林水産省、国土交通省	多可町		—	—	

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>	
	区分	分野									団体名	支障事例
310	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際の手續きの緩和	公共事業に係る用地取得の際に、長期間相続登記がなされていないなど、所有者を特定することが困難な土地については、地方公共団体が所有者不明のまま土地利用権を設定し、必要な施設整備を行うことができる仕組みを構築するなど、必要となる手續きの簡素化を求める。	道路整備事業による用地取得の際、3代前より相続登記がされておらず、権利者が100人程いたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となった結果、売買契約の締結に不足の日数を要するなど、工事の着工に至るまでに大きな事務的な負担があった。 また、着工が遅れたことに伴い、当初計画していた時期より3年近く供用開始が遅れた。 国は、「所有者の所在の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドライン」により、社会資本整備に係る事業において用地買収を伴う際、土地所有者の所在が把握できなかった場合の解決方法として、財産管理制度等の土地利用に係る現行制度の活用などを促しているところであるが、実態としては、予算措置(国庫補助金に係る長期計画との調整や予算繰越に係る制限等)や、全体の道路整備計画を勘案した用地取得までの時間的制約といった事情から、現行制度の活用では解決が難しい事例も存在している。	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際に必要な手續きが簡素化されれば、事務的な負担が大きく軽減され、公共事業による土地の利活用の推進に資する。	所有者の所在の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドライン	内閣官房、総務省、法務省、農林水産省、国土交通省	中津川市		福島県、埼玉県、中井町、静岡県、浜松市、名古屋市の田原市、滋賀県、鳥取県、広島県、熊本県、大分県、鹿児島市	<p>○本県の現状として、土地の所有者や相続人の所在や存否が不明の場合、財産管理人制度を活用しているが、多大な時間と労力を要し事業が長期化するなどの支障が生じている。通常1案件につき2名体制で、相続関係図の作成(3～6ヶ月)、行方不明者の調査(3～6ヶ月)、法務局や家庭裁判所等関係機関との協議・審査等(6ヶ月程度)を行っている。所有者(相続人)の存否や所在の不明な土地については、地域ニーズに対応した幅広い公共目的のための利用を可能とする新たな仕組みの構築を早急に行ってもらいたい。</p> <p>○本県においても同様の支障事例があり、時間的、予算的負担も生じており、手續きの簡素化を求める。東日本大震災で被災した海岸堤防の復旧工事において、事業用地として所有権保存登記がされておらず、表題部のみ49名共有地を取得する必要があった。現占有者は時効取得を費用の面で諦めたことから、起業者が所有者不明の土地として、不在者財産管理人を選任し、裁判所から権限外行為許可の審判を受け、土地売買契約を締結した。この土地の保存登記を行うためには、確定判決を得る必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起前の和解の手續きを行うこととした。和解の申立には議会の議決が必要であり、議会の議決を経て、裁判所に和解の申立を行い、和解調書の交付を受け、所有権保存登記を行い用地を取得することとしている。(現在手續き中)</p> <p>○道路改良事業の用地買収において、登記簿が表題部のみで氏名だけが記載された7人共有名義の土地がある。明治時代ころから相続されておらず、住所不明のため相続人の特定が困難な地権者があり、用地取得に支障をきたしている。</p> <p>○相続人多数、所有者が行方不明により用地取得を断念した事例もあった。</p> <p>○市の中心部においては相続財産に価値があり、相続が概ね完了している場合が多いが、都市縁辺部の農地等のうち、神社や自治区所有の土地が権家や住民の共有持分になっていることがあり、何代にもわたって相続が行われていない場合がある。これが中山間部や山間部となると自治区等持ちの共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり相続が未完了の案件があり、事務の大きな障害になっている。国内において同様な事例は多く存在すると考えられ、今後、予想される人口減少と労働力の流動化が進むと更にこのような状況が進み、このことにかかる事務量や事務費の大幅な増大が懸念されるため、早急な法整備が必要である。</p> <p>○急傾斜地崩落対策事業に係る用地取得の際に、登記簿表題部に氏名のみが記載されている地権者がおり、住民票、住民票(除票)、戸籍謄本、改製原戸籍等の調査を行ったが不明であった。継続調査の結果、旧土地台帳に居住していた村までの記載を発見した。後日、居住地(村)、氏名のみから役場の協力のもと調査を行った結果、天保12年生まれの人物又はその前戸主(共に氏名が同じ)である可能性が高いことは判明した。しかし、ともに死亡又は失踪していることから追跡調査はできなかった。居住地付近の寺院の過去帳や地元の間き取り調査を実施するが、有力な情報は得られず。現在、失踪届の提出された県外市町村へ戸籍情報を照会中である。急傾斜事業のため用地補償費は廉価であり、財産管理人制度を活用した場合、予算超過となることから明らかであり、早期の制度改正を要する。</p> <p>○河川の事業用地のなかに大正時代から相続登記がなされないまま放置されている物件があり、登記名義人の相続人を調査した結果、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は80年間)の経過により廃棄されているため、相続人調査を完了することができず、対応に苦慮している事例がある。</p> <p>○道路の事業用地のなかに村落共有地があり、役員の共有名義で登記されているものの、大正時代から相続登記がなされないまま放置されているため相続人調査を行ったが、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は80年間)の経過により廃棄されており、権利者を特定することができない。認可地縁団体の設立および認可地縁団体が所有する不動産に係る登記の特例を活用することも検討しているが、事務的に負担が大きく、対応に苦慮している。</p> <p>○本県では、河川改修工事の事業予定地において、以下のとおり関係機関等との調整などに膨大な時間を要するなど対応に苦慮している事例がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の登記簿は保存登記がなく、表題部のみで登記されており、表題部の土地所有者は所在地不明のため、死亡確認ができない。 ・不在者財産管理人を選任することとなるが、所在不明のため、東京家庭裁判所への申立が必要となる。 ・不在者財産管理人を選任し、裁判所からの権限外行為のもと、契約締結ができたとしても、保存登記ができないため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。 ・所有権の確認訴訟は、一級河川であるため、国が提起する必要がある。 <p>所有者を特定することが困難な土地については、全国どの都道府県においても存在していると考えられるが、公共事業用地の円滑な取得の妨げになっていると認識している。現在、国の「所有者不明土地問題研究会」において、所有者不明土地の公共的事業の利用円滑化について検討がなされており、平成29年10月下旬に公表が予定されている提言内容について注視しているところである。</p> <p>○都市計画道路事業用地において、明治時代に所有権保存登記がなされ、以来、相続登記がなされていないため、法定相続人が約200名に及ぶ土地がある。相続人の中には、海外移住者や生存及び居所不明者が含まれていることから、用地交渉が難航し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に至っていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員の同意を必要とすることから、任意協議にて当該土地取得することは、ほぼ不可能である。そこで、公共事業における用地買収に際しては、共有者の過半数の同意により分筆登記を可能とするよう制度改善が必要であると考え、これにより、内諾者と持分契約・登記が可能となり、後に収用裁決手續きへと進展した場合にも、内諾者を巻き込むことなく真に手續きが必要な権利者のみを対象とすることができ、また、民法258条に基づく分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものと考え、</p>